

ESTUDOS SOBRE O OCEANO ÍNDICO

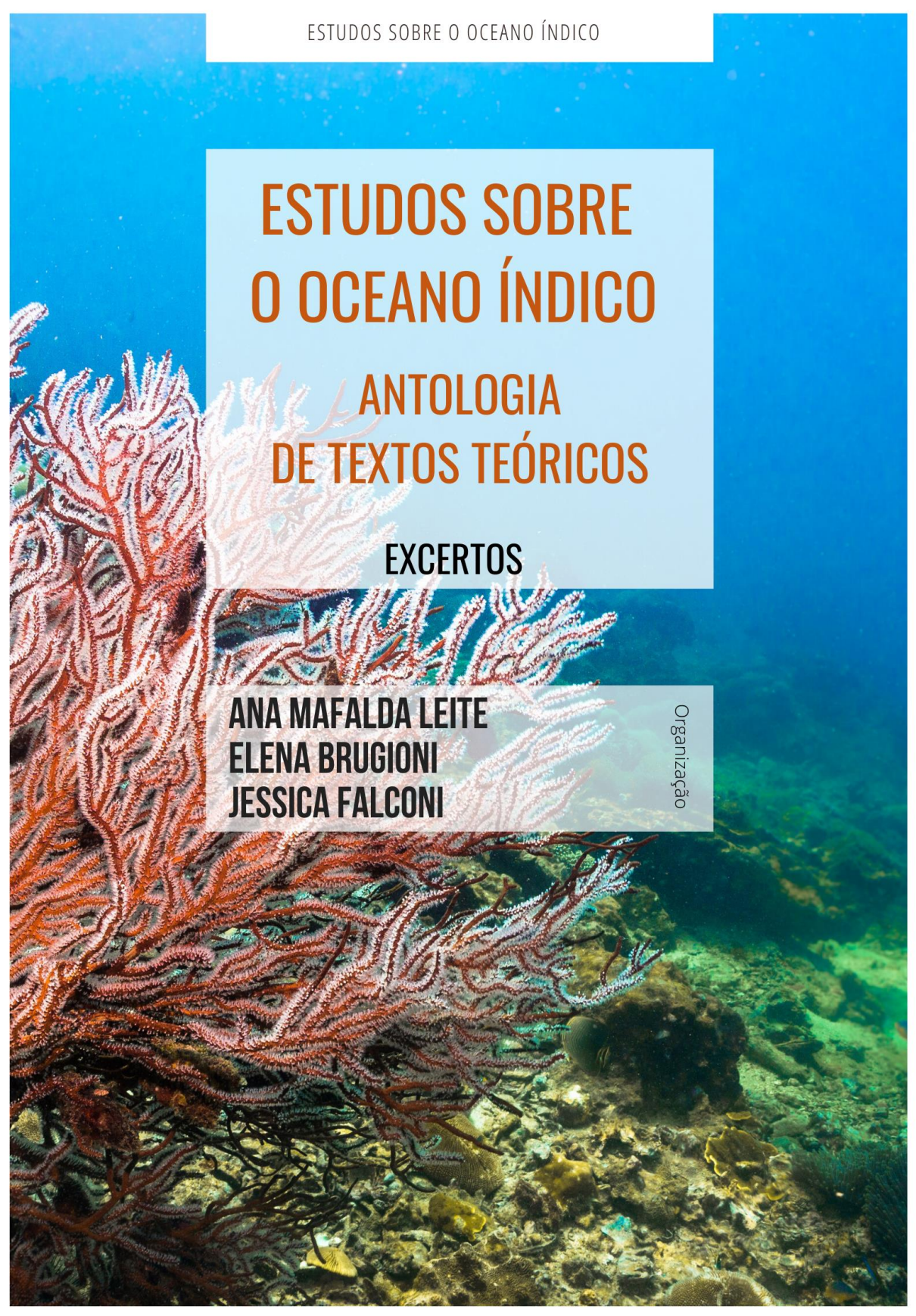
ESTUDOS SOBRE O OCEANO ÍNDICO

ANTOLOGIA DE TEXTOS TEÓRICOS

EXCERTOS

**ANA MAFALDA LEITE
ELENA BRUGIONI
JESSICA FALCONI**

Organização



ESTUDOS SOBRE O OCEANO ÍNDICO

ANTOLOGIA DE TEXTOS TEÓRICOS

EXCERTOS

ESTUDOS SOBRE O OCEANO ÍNDICO
ANTOLOGIA DE TEXTOS TEÓRICOS

Excertos

Ana Mafalda Leite, Elena Brugioni e Jessica Falconi
(orgs.)

ESTUDOS SOBRE O OCEANO ÍNDICO

Estudos sobre o Oceano Índico: Antologia de Textos Teóricos - Excertos/org. Ana Mafalda Leite, Elena Brugioni, Jessica Falconi.

I – LEITE, Ana Mafalda, 1956-

II – BRUGIONI, Elena, 1979-

III – FALCONI, Jessica, 1977-

Este trabalho é financiado por Fundos Nacionais através da FCT-Fundação para a Ciência e a Tecnologia no âmbito do Projeto NILUS-Narrativas do Oceano Índico no Espaço Lusófono (PTDC/CPC-ELT/4868/2014)

EDIÇÃO IMPRESSA:

Biblioteca Nacional de Portugal – Catalogação da Publicação

Título: Estudos sobre o Oceano Índico: Antologia de Textos Teóricos

Organização: Ana Mafalda Leite, Elena Brugioni e Jessica Falconi

Tradução: Ana Correia, Amélia Carvalho, Marie Manuelle Silva, Joana Passos

Edição: Edições Colibri/CEsA

Capa: Raquel Ferreira

Fotografia da capa: *Ilha de Moçambique*, da autoria de Tommaso Rada

Depósito legal n.º 463 432/19

Edição impressa: ISBN 978-989-689-922-6

Lisboa, Novembro de 2019

EDIÇÃO DIGITAL

Repositório da Universidade de Lisboa/Centro de Estudos sobre África e Desenvolvimento - Catalogação da Publicação:

Título: Estudos sobre o Oceano Índico: Antologia de Textos Teóricos - Excertos

Organização: Ana Mafalda Leite, Elena Brugioni e Jessica Falconi

Tradução: Ana Correia, Amélia Carvalho, Marie Manuelle Silva, Joana Passos

Revisão Giulia Spinuzza

Edição: CEsA, ISEG

Design de capa: Sónia Pina

Lisboa, Fevereiro de 2020

Nota: Cada autor/tradutor escreve de acordo com o AO90 ou não segundo o seu critério.

ÍNDICE

Introdução

Ana Mafalda Leite, Elena Brugioni e Jessica Falconi..... 7

João Paulo Borges Coelho *O Índico como lugar*..... 13

Sugata Bose *Estado, economia e cultura na orla do Índico:
teoria e história*..... 29

Michael Pearson *Lugares no mundo do Oceano Índico* 53

Devleena Ghosh e Stephen Muecke *Lógicas naturais do Oceano Índico* 81

Françoise Vergès e Carpanin Marimoutou *Amarras: Crioulizações
indo-oceânicas* 101

Notas Biográficas 119

Créditos dos textos 121

INTRODUÇÃO

Estudos sobre o Oceano Índico: Antologia de Textos Teóricos é um livro que reúne onze textos teóricos de alguns dos mais importantes pensadores sobre os Estudos do Oceano Índico (Indian Ocean Studies; IOS).

No quadro do Projecto NILUS – Narrativas do Oceano Índico no Espaço Lusófono¹, o grupo de pesquisa começou por mapear as principais linhas de reflexão disciplinar desta área através do levantamento dos textos teóricos escritos em língua inglesa e francesa, de historiadores, escritores e estudiosos das ciências humanas e sociais, oriundos da África do Sul, Maurícias, Ilha da Reunião, Madagáscar, Índia. Gostaríamos de salientar e agradecer o contributo de todos os investigadores do Projecto NILUS, mas em especial o da bolsreira do Projecto, Giulia Spinuzza, que estabeleceu os contactos editoriais, autorizações de tradução e ainda contribuiu de forma relevante na revisão e edição dos textos desta antologia.

Este trabalho inicial, de que resulta esta antologia, teve e tem além do intuito de estabelecer os alicerces teóricos para criar condições de análise comparativa com os territórios do Índico marcados pela história colonial portuguesa, também o propósito de dar a conhecer uma área de estudos pouco divulgada, discutida e referenciada em contextos académicos de língua portuguesa. De facto, os Estudos do Oceano Índico (Indian Ocean Studies) configuram-se como uma área de investigação que se desdobra em diversos campos do saber e disciplinas através de perspectivas espaciais e cronológicas vastas e diversificadas. É sobretudo nos

¹ Projeto de Investigação NILUS – Narrativas do Oceano Índico no Espaço Lusófono (Ref.^a PTDC/CPCELT/4868/2014), financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia – FCT (Portugal) sob coordenação de Ana Mafalda Leite e desenvolvido no Centro de Estudos sobre África, Ásia e América Latina CEaA – ISEG da Universidade de Lisboa – UL. O Projeto foi desenvolvido em parceria com Projeto de Pesquisa FAPESP *A Estética do Índico. 'Geografias Transnacionais do Imaginário' em narrativas visuais e literárias na(s) África(s) contemporânea(s)* (Ref.^a 2016/26098-5) desenvolvido por Elena Brugioni no Departamento de Teoria Literária da Universidade Estadual de Campinas – Unicamp.

contextos académicos de língua inglesa e francesa que a produção crítico-teórica dos Estudos do Índico se caracteriza por uma dimensão disciplinar própria e, logo, de tradição académica mais consolidada, configurando a tradução – linguística e conceptual – como uma prática crítico-teórica indispensável para a criação de diálogos e partilhas intelectuais entre geografias, instituições e sujeitos que se inscrevem neste campo de estudo. É portanto o objetivo primordial desta Antologia de Textos Teóricos tornar acessíveis em português por via da tradução textos fundadores dos Estudos sobre o Oceano Índico.

Cada vez mais a prática da tradução desenvolve um papel central também no campo da produção crítica e da circulação do conhecimento, na criação de diálogos e articulações teóricas e disciplinares, convocando algumas das reflexões seminais que têm marcado as teorias críticas contemporâneas, primeira entre todas a de Edward Said sobre as viagens das teorias². Como é sabido, todo o ato de tradução implica um posicionamento frente ao outro, todo o ato de tradução conjuga movimento e distância, domesticação e estranhamento, deslocalização e relocalização, perda e aquisição, estratégias compensatórias para a instituição de um terceiro espaço, em que se produz um novo texto, uma nova enunciação. É nesta perspetiva que a equipa do projeto NILUS tem vindo a articular os Estudos do Oceano Índico e os Estudos Literários e Culturais Lusófonos, num diálogo fecundo e inédito entre conceitos, teorias e narrativas, e é nesta perspetiva que surge esta antologia de traduções.

Com efeito, após as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, de que resultaram algumas traduções e publicações importantes sobre o Oceano Índico – e destacamos em especial o catálogo da exposição *Culturas do Índico* e o número 34 da Revista *Oceanos*, com o mesmo título (Abril/Junho 1998) e com editorial do historiador António Manuel Hespanha, a quem pedimos autorização para integrar nesta antologia o texto actualíssimo de Sugata Bose “Estado, economia e cultura na orla do Índico: teoria e história” – pouco se tem feito no sentido de traduzir e aprofundar este campo conceptual do Índico,

² Edward W. Said, “Travelling Theory Reconsidered” in Said, E. W. (2002) *Reflexions on Exile and other Essays*. Cambridge, MA: Harvard University Press; publicado em português in Sanches, Manuela R. (Org.) (2005). *Deslocalizar a Europa. Antropologia, Arte e História na Pós-colonialidade*. Lisboa: Cotovia, pp. 25-42.

nomeadamente se tomarmos por termo de comparação as produções teóricas de reflexão cultural sobre o Oceano Atlântico, de que a obra de Paul Gilroy (e estudos subsequentes) são referência muito divulgada e traduzida no mundo de língua portuguesa.³

Este conjunto de textos traduzidos em antologia, entre outros aspectos, pretende dar conta da polifonia disciplinar que anima contrapontisticamente a história do Oceano Índico, ao mesmo tempo que reflete sobre as redes culturais solidárias que se tecem nos espaços líquidos e insulares, nos portos e nas cidades portuárias que escalam a orla índica do continente africano até à Índia, partindo do pressuposto segundo o qual o Oceano Índico configura uma geografia identitária e cultural de cariz transnacional. Para além disso, surge também a necessidade de ressignificar e rearticular este campo de estudos nos contextos de língua portuguesa através de uma dimensão crítica e metodológica não forçosamente relacionada com a narrativa imperial, especialmente agora em que a mesma noção de descobertas e descobrimentos encontram-se sob um profundo – e necessário – escrutínio conceptual, historiográfico e político suscitado pelo projeto de criação de um Museu dos Descobrimentos.

Nos textos aqui traduzidos se representam e historicam também os vários tipos de religiosidades e de povos, de viajantes, de trabalhadores, com sua experiência de migração e de deslocamento, reconfigurados numa similar cultura material, em que a gastronomia, os panos e as práticas marítimas ganham um papel de destaque. Os tópicos do mar, como os barcos, as monções, a pesca e narrativas em rede sobre imaginários e mitos de viagem, são também outros aspectos que se enquadram em articulações disciplinares diversificadas como a ecologia e a ecocrítica. De facto, a presença do não-humano – nas suas múltiplas declinações matéricas, geológicas, orgânicas, não-orgânicas etc. – nos textos aqui reunidos, aponta para a crescente interrogação, já levantada por Isabel Hofmeyr, sobre a emergência teórica de ‘ontologias oceânicas’ através das quais repensar os oceanos – e o Oceano Índico em

³ Paul Gilroy (1993) *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness*. London: Verso.

particular – não apenas como panos de fundo e contextos, mas também como atores/sujeitos/produtores de narrativas⁴.

Conscientes de que qualquer seleção é pautada por uma dimensão inevitavelmente subjetiva, os critérios que orientaram a seleção dos textos podem ser resumidos através dos conceitos, também matriciais, no que diz respeito aos quadros teóricos que orientam a pesquisa no âmbito do Projeto NILUS, como o de diferença e de contraponto. Deste modo, a antologia é composta por textos de diversos gêneros ensaísticos – artigos originalmente publicados em revistas científicas, capítulos em livros ou coletâneas – nalguns casos de caráter mais abertamente historiográfico ou generalista, noutros de natureza mais temática ou monográfica, ou ainda por textos de cariz mais híbrido, como é o caso dos ensaios de autoria de três diversos e consagrados escritores do Oceano Índico como João Paulo Borges Coelho, Amitav Ghosh e Khal Thorabully. “O Índico como lugar” (Borges Coelho, 2019), “De ‘fanás’ e castelos de proa: o Oceano Índico e algumas línguas perdidas da era dos veleiros” (Ghosh, 2010) e “Algumas premissas teóricas sobre a coolitude” (Torabully, 2007) oferecem diversas pistas teóricas e criativas evidenciando imaginários conceptuais e literários que fazem do Índico um espaço de múltiplas e infindáveis histórias, de possibilidades de pensamento e de narrativas.

Por outro lado, uma das preocupações principais no critério de seleção foi a inclusão de textos que destacamos como matriciais para o surgir e o desenvolvimento do Projeto NILUS, tratando-se de ensaios primordiais e exemplares no que concerne o campo de estudo e o debate crítico dos IOS. Seria este o caso, por exemplo, dos ensaios de Sugata Bose e de Michael Person, cuja reflexão historiográfica e conceptual se destaca como pioneira no âmbito dos Estudos do Oceano Índico.

“Estado, economia e cultura na orla do Índico: teoria e história” (Bose, 1998) e “Lugares no mundo do Oceano Índico” (Person, 2017) são portanto duas reflexões incontornáveis para qualquer tipo de investigação sobre o Índico e sua presença nesta antologia ao mesmo tempo que reconhece o lugar central destas reflexões, pretende

⁴ Isabel Hofmeyr, Uma Dhupelia-Mesthrie & Preben Kaarsholm (2016) Durban and Cape Town as Port Cities: Reconsidering Southern African Studies from the Indian Ocean, *Journal of Southern African Studies*, 42:3, 375-387.

homenagear duas figuras intelectuais que com a sua pesquisa contribuíram de forma substantiva para a construção de um campo de investigação académica sobre o Oceano Índico. Mais especificamente, trata-se de dois textos que apresentam conceitos chave para a construção do Oceano Índico enquanto unidade de análise. Referimo-nos ao conceito de arena inter-regional de interação económica, política e cultural formulado por Sugata Bose, e ao de sociedade litoral elaborado por Michael Pearson ao longo de três décadas e retomado no texto incluído nesta antologia. Neste último texto, através do conceito de ecótono, Pearson não chega a declarar abertamente o desaparecimento das sociedades litorâneas mas convida a refletir sobre o processo de territorialização do litoral para iluminar as dinâmicas espaciais e temporais que impactam o Oceano Índico também como unidade de análise, numa atitude problematizadora que nunca tem deixado de testar o alcance e os limites desta mesma categoria. Ambos os textos funcionam também como eixos norteadores dos propósitos desta antologia que, de facto, pretende funcionar como uma arena de interação teórica e disciplinar entre os múltiplos lugares do Oceano Índico.

Há, por outro lado, a necessidade de focar reflexões que se debruçam em torno de questões e problemáticas de carácter mais abertamente epistemológico encarado o Oceano Índico na perspectiva do seu potencial metodológico inovador, e simultaneamente problematizante, sobretudo em sua articulação com diversos campos disciplinares no âmbito das ciências humanas. É este o caso dos textos de autoria de Devleena Ghosh e Stephen Muecke, Isabel Hofmeyr e Moradewun Adejunmobi. Se por um lado Ghosh e Muecke se debruçam em torno da relação entre oceano e natureza, na perspectiva dos estudos culturais e da cultura material, Isabel Hofmeyr se concentra na dimensão metodológica e produtivamente contraditória do Índico no que diz respeito às possibilidades de se pensar crítica e teoricamente a escrita literária. Uma preocupação similar mas de certo modo distinta é aquela proposta por Moradewun Adejunmobi que ao problematizar a categoria de Literaturas do Índico aponta para a necessidade de definição de um campo de estudo específico no seio do debate da Literatura Mundial.

Procurando situar o debate e a dimensão de revisão conceptual que este suscita, a escolha dos textos de Meg Samuelson, Pamila Gupta, Françoise Vergès e Carpanin Marimoutou responde à necessidade de localizar a problematização crítica que atravessa o campo dos estudos

do Índico em contextos geográficos e culturais específicos, evidenciando as transformações conceituais e teóricas que diversas geografias do Índico determinam. No seu conjunto e na sua diversidade, os textos traduzidos e reunidos nesta antologia proporcionam um léxico crítico e conceptual imprescindível para a abordagem do Oceano Índico enquanto arquivo líquido de histórias e narrativas subalternas: pensemos na relevância e nas potencialidades do conceito de “coolitude” formulado por Khal Torabully; nas crioulizações indo-ocêânicas mapeadas por Vergé e Marimotou; ou ainda na proposta de Meg Samuelson de olharmos para a costa índica como dimensão onde situar uma nova epistemologia e uma nova forma de abordar comparativamente as produções narrativas, de acordo também com o que Ghosh e Muecke definem de lógicas naturais do Oceano Índico.

Se, como já apontamos, poderemos imaginar esta antologia como uma arena de interação teórica e disciplinar, imaginamo-la também feita de múltiplas costas, isto é, espaços permeáveis e transicionais, espaços de tradução e negociação a partir dos quais repensar as produções culturais de um oceano Índico mais ‘lusotópico’ do que lusófono.

Ana Mafalda Leite, Elena Brugioni e Jessica Falconi

O ÍNDICO COMO LUGAR¹

João Paulo Borges Coelho

1. Introdução: os lugares e os seus espíritos

Índico, hibridismo e literatura – as três palavras-chave deste encontro – prestam-se a inúmeras conjugações, interpretações e desenvolvimentos. Dessas três palavras-chave, escolhi o Oceano Índico como personagem principal: uma massa líquida que se estende desde o cabo das Agulhas, a 20° de longitude oriental, até ao Antártico, a leste até à Austrália e Tasmânia, e para norte até à costa da Ásia, e que banha a longa costa do país de onde venho. Um mar que tenho na visão desde criança e que, pelo menos tanto quanto o construo na imaginação, sinto que me foi fazendo a mim ao longo do tempo. É sobre ele que deixarei aqui algumas notas soltas, que fazem parte de outras tantas possibilidades de o construir como lugar literário.

Para tal é necessário que comece por tentar clarificar esta noção de lugar. E começo com uma falsa partida, uma vez que é definição que, se me perguntassem agora assim de chofre, eu não saberia dar. É apenas uma suspeita que tenho: a de que os lugares existem, e para lhes chegar há que percorrer determinados itinerários.

Começo pelo princípio, pelas inscrições das cavernas como lugares sagrados, que me fazem desconfiar que, antes de olhar para cima à procura do sobrenatural, o homem de Neandertal olhou para baixo, para a terra de onde arrancava a comida. Olhou para o chão e o que estava em volta. Olhou para o lugar. É talvez esta a primeira ideia de lugar.

¹ Texto de João Paulo Borges Coelho inicialmente apresentado como comunicação oral no evento INDICITIES/INDICES/INDÍCIOS *A hibridação nas literaturas do Oceano Índico*, Universitat Autònoma de Barcelona 23-25 de Abril de 2009.

Mas é através de gregos e romanos que nos chegam as primeiras formulações interessantes sobre o lugar enquanto entidade autónoma, com vida própria, por meio de noções como as de *Spiritu loci* ou *Genius loci*. Basicamente, eles acreditavam que os lugares tinham espíritos próprios (distintos dos espíritos que protegiam os humanos nos lugares, os *lares*), espíritos próprios que zelavam ou caracterizavam cada lugar. Servio afirmava: *nullus locus sine Genio*, ou seja, não há lugar sem o seu espírito. Eram estes espíritos que, embora não se vissem, nos permitiam – pelo rasto subtil que deixavam no ar, pela inquietação específica que despertavam – ter a noção de estarmos num certo lugar: a confluência de cheiros e aragens, o restolhar das folhas, as cores muito particulares nas diferentes horas do dia. Um estremecimento, um arrepio, um latejar, uma sensação sinestésica, eram outros tantos sinais da presença do *Genius*, a forma que tinha de nos avisar da sua existência, e que zelava por aquele lugar.

O escritor D.H. Lawrence descrevia assim a relação:

«Every continent has its own spirit of place. Every people is polarised in some particular locality, which is home, the homeland. Different places on the face of the earth have vital effluence, different vibration, different chemical exhalation, different polarity with different stars: call it what you like, but the spirit of place is a great reality».²

Num pequeno ensaio intitulado “Genius”, que faz parte do seu livro *Profanações*,³ o filósofo italiano Giorgio Agamben refere um espírito acompanhando cada ser humano, não um complemento de nós próprios mas uma espécie de pré-individualidade, algo que nos permite «estar constantemente em relação com uma zona de não-conhecimento», «a nossa vida naquilo que não nos pertence», enfim, algo com o qual só podemos estabelecer relação através da emoção. Corresponderia remotamente, no Cristianismo, ao Anjo da Guarda. Emocionar-se seria assim «sentir o impessoal que existe em nós, fazer a experiência de *Genius* como angústia ou alegria, segurança ou temor». É mais ou

² D. H. Lawrence, *The Spirit of Place. Selected literary criticism*, New York: The Viking Press, 1969, p. 303.

³ Giorgio Agamben, *Profanações*, Lisboa: Cotovia, 2006.

menos assim – e fazendo uma correspondência talvez ilegítima entre as pessoas e os espaços – que eu concebo o espírito dos lugares. Não sei se algo anterior ao homem – dado que de algum modo é o olhar humano que cria o lugar, dado que são muitas vezes obras suas que o configuram – mas algo que resiste ao passar das gerações mantendo uma atmosfera independente, um perfil de certa forma indiferente e imperturbável. Quantas vezes chegamos a um lugar e lhe admiramos a dignidade, malgrado ter sido pisado por tantos pés, escrutinado por tantos olhos! Quantas vezes nos admiramos com a forma como um lugar soube resistir a tantas vicissitudes!

Mas a evolução da cultura ocidental dominante (e a evolução dominante em todas as culturas que foram sujeitas ao contacto com esta) ocorreu a partir da natureza em direcção ao homem, uma evolução humanista, mas ao mesmo tempo predadora. Os lugares perderam força e mistério, tornaram-se passivos, mais habitados que habitáveis, cada vez mais meros contentores das acções ou do repouso dos homens. Os altivos *Genii* foram desmistificados. Haverá simbologia mais adequada a esta atitude do que o colonialismo, essa invasão dos lugares? Foi assim que, durante muito tempo, passámos a ocupar os lugares sem parar no umbral para pedir licença, sem fazer da ocupação uma negociação constante. Assim como mastigar um alimento sem lhe atentar no sabor.

Enquanto fomos descobrindo novos lugares adiávamos a angústia que olhar os lugares existentes como coisas mortas provocava. Só recentemente, no tempo em que vivemos, com o aparente esgotamento do espaço por explorar e a explosão demográfica à escala planetária, o homem se deu conta de que a terra era finita. Penso que é esta a razão principal da revisão em curso relativamente à maneira de encarar o lugar, revisão essa que tem conduzido a uma tentativa de resistência à predação neo-liberal, uma tentativa nostálgica de retoma da velha relação de encantamento e de surpresa.

Essa revisão, levada a cabo pela filosofia (em torno do conceito germânico de natureza em Nietzsche e Heidegger, ou do conceito anglo-saxónico de ambiente),⁴ assumiu particular visibilidade numa nova geografia e numa nova arquitectura (com teóricos como Norberg-

⁴ Ver a este respeito Adriana Veríssimo Serrão, “Pensar a Natureza a Partir da Estética”, *A Ética e os Desafios do Mundo Contemporâneo*, XIX Encontro de Filosofia da Associação de Professores de Filosofia, Coimbra, 10-11 de Fevereiro de 2005.

-Schulz⁵), e inscreve-se num quadro de preocupação geral com a preservação da natureza e de reformulação das relações do homem com o meio. Com a casa da cascata, por exemplo, Frank Lloyd Wright enceta um diálogo íntimo e humilde com o *Genius* do lugar. Talvez fosse aqui até o caso de nos perguntarmos se, e de que maneira, Gaudí procurou entabular um diálogo com o *Genius* de Barcelona.

2. Os lugares da literatura

Fazendo parte do mundo, a literatura acompanha este movimento. Fá-lo, contudo, de uma maneira muito especial.

Vladimir Nabokov afirma que «a literatura não nasceu quando um rapaz a gritar *Lobo! Lobo!* saiu a correr do vale de Neandertal com um grande lobo na sua peugada: a literatura nasceu quando um rapaz apareceu a gritar *Lobo! Lobo!* e não havia lobo nenhum a persegui-lo».⁶ A literatura é, portanto, invenção, uma invenção que é feita por meio da linguagem. Assim, é a invenção que caracteriza a relação da literatura com os lugares.

E os lugares são reinventados na literatura de muitas maneiras. Uns mantendo o seu perfil de lugares reais,⁷ outros fabricados por processos de que só os autores detêm a chave, talvez a partir de fragmentos de lugares pré-existentes ou então imaginando lugares inteiramente novos, receptáculos concretos onde possam fazer caber os seus desejos. Francamente, não sei qual dos processos me parece mais interessante, nem é o caso de aqui decidir.

Enfim, são tantos os autores, e tantos os lugares literários, que não é aqui também o caso de os enumerar. Refiro alguns ao acaso: Borges e a sua Buenos Aires com fervor imaginada («*As ruas de Buenos Aires / estão já dentro de mim*»), Durrell e a melancolia da Alexandria do *Quarteto*, uma Praga especial que W.G. Sebald deixa entrever em certas

⁵ Christian Norberg-Schulz, *Genius Loci. Towards a Phenomenology of Architecture*, New York: Rizzoli, 1980.

⁶ Vladimir Nabokov, *Aulas de Literatura*, Lisboa: Relógio d'Água, 2004, p. 29.

⁷ Na nota que abre *Baltasar*, o segundo volume do seu *Quarteto de Alexandria*, Durrell diz: «As personagens e situações deste romance (...) são inteiramente imaginárias, tal como a personalidade do narrador. Mas a cidade é o menos irreal possível.» (Cf. Lawrence Durrell, *Baltasar*, Lisboa: Ulisseia, 1991, p. 5).

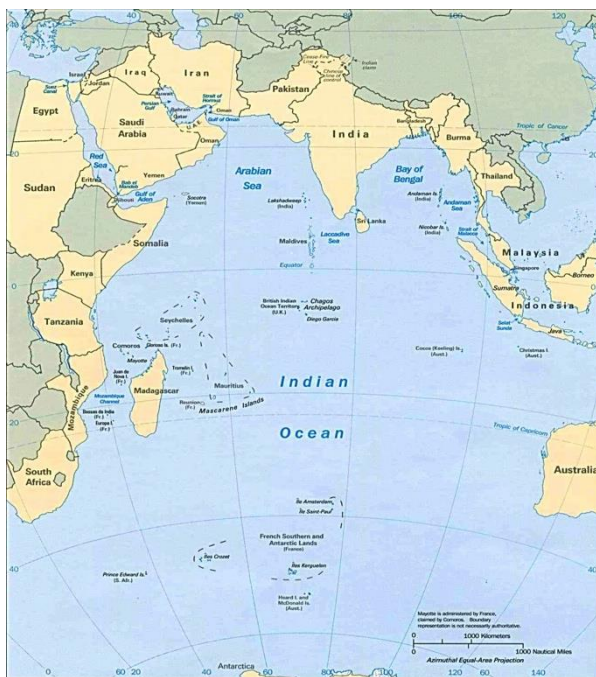
passagens de *Austerlitz*, uma kafkiana América de todo inexistente, a claustrofóbica Oran de Camus, enfim, o temível bairro de Capeflats de Coetzee. A lista é infindável, os processos são os mais diversos. Apenas o objectivo se mantém constante: chegar, por via da imaginação, ao contacto com o *Genius*. Só desta maneira a literatura cria os seus lugares.

Alguns autores transformaram mesmo a reflexão sobre as questões levantadas por este itinerário (pelo processo de construção dos lugares) em objecto do seu trabalho, numa espécie de epistemologia do labor literário. É o caso de Michel Butor e das suas viagens: «Je me promène dans le monde et j'essaie de faire quelque chose avec ces voyages, avant tout de confronter mes expériences des différents régions où je suis allé. Il s'inscrit dans toute une série qui s'appelle Le Génie du Lieu».⁸ Butor, imaginando-se uma espécie de caçador de *Genii*, fala mesmo em técnicas narrativas específicas que lhe seriam influenciadas pelo *Genius* do lugar. Narrativas cuja espinha dorsal construía, no Japão ou no México, a partir de uma linha de metropolitano ou do traçado das ruas de uma cidade.

3. O Índico como lugar?

O que acabo de dizer não é novidade. Tem sido explorado de muitas maneiras e em diversos âmbitos. Pretendi apenas abrir um espaço para colocar esta questão em relação ao Oceano Índico. Será que podemos falar deste grande mar como de um lugar, um lugar dotado do *Genius* respectivo?

⁸ Michel Butor em entrevista a Christien Cotte-Emard, *Le Croquant*, n.º 15, 1994.



Fonte: https://legacy.lib.utexas.edu/maps/islands_oceans_poles/indianoceanarea.jpg

Temos aqui, evidentemente, algumas dificuldades. Desde logo porque os lugares são quase sempre pontos, precisas intersecções entre linhas, ou então pequenas áreas claramente circunscritas, mesmo se imaginadas (um vale ou uma pequena floresta; um oásis no meio do deserto, com o seu inesperado regato marulhando entre as plantas; ou ainda, em muitos casos, uma cidade), enquanto que aqui falamos de um espaço amplo que, sendo embora o mais pequenos dos três grandes oceanos – um terço do Pacífico, menos 10 por cento que o Atlântico – ocupa uma vasta área de quase setenta milhões de quilómetros quadrados. Ainda por cima uma área líquida (e haverá entidade mais incapturável do que as águas?). Mais do que isso, um espaço com muitas facetas que são outras tantas tonalidades que lhe são conferidas pelas margens. E margens, neste caso, muito diversas. Como depreender daqui uma unidade que nos permita, a partir dela, chegar ao *Genius*?

Mais fácil seria olhar o oceano como um ‘não-lugar’ cuja utilidade seria apenas de se deixar cruzar por barcos – essas mais nobres entre as nobres construções do engenho humano – para lhe ligar as margens. Ou seja, como a ponte heideggeriana que não liga margens previamente existentes, mas precisa ser atravessada para que as suas margens surjam como margens.⁹ Foi deixando-se cruzar em viagens de longo curso que o Índico revelou as suas margens distantes como margens, não mais pequenos mundos fechados. Desde logo o Índico das frotas chinesas de barcos bojudos e deselegantes, verdadeiros paquidermes navegantes que em 1421, oriundos de Calecute, escalaram Mogadiscio, Zanzibar e Sofala num empreendimento que envolveu árabes, venezianos e hindus; o Índico apenas entrevisto em Mossel Bay, uns escassos cinquenta anos depois dos anteriores, por Bartolomeu Dias, esse «Capitão do Fim» como lhe chamou Fernando Pessoa, que, tendo dobrado o assombro, verificou que «O mar é o mesmo: já ninguém o temal»¹⁰; enfim, o Índico de Vasco da Gama (e também do seu piloto!) que todos conhecem.

Mas igualmente um Índico muito diferente e mais antigo (de antes do século IX?), sulcado por frotas de *dhows* árabes¹¹, persas e hindus ao sabor da monção, ou espreitado por pequenos barcos costeiros, inúmeros e sem idade. Destes pequenos barcos da costa moçambicana inventariei lanchas e almadias de diversos tipos um pouco por todo o lado, *chatas*, *uombes*, *pangaia*s e *chitatarros* na baía de Maputo, *caíques* e *bafas* na Ilha de Moçambique, *mutereres* e *cangaia*s nas Chocas, *machuas*, *mádias*, *inchós*, *dhows* e *mitumbuís* em Pemba, *cangaia*s e *mutereres* em Relanzapo, *cumpulos* na baía de Memba, *caláuas*, *ashuis*, *galavas* e *pangaios* em Nova Sofala.¹² A lista é interminável e reveladora de uma intensa actividade, notada por Luís de Camões nos *Lusíadas*:

⁹ António Almeida R. da Silva, “Relação entre espaço e lugar no pensamento de Martin Heidegger”, *Correlatio*, p. 4.

¹⁰ Fernando Pessoa, *Mensagem*, Lisboa: Assírio & Alvim, 2000, p. 54.

¹¹ Nota de edição: Veleiros utilizados no Oceano Índico.

¹² Ver Armando dos Reis Moura, ‘Barcos do Litoral de Moçambique’, in *Monumenta, Boletim dos monumentos nacionais de Moçambique*, n.º 8, 1972, pp. 7-32.

«E foi que, estando já da costa perto,
Onde as praias e vales bem se viam,
Num rio, que ali sai ao mar aberto,
Batéis à vela entravam e saíam.
Alegria mui grande foi, por certo,
Acharmos já pessoas que sabiam
Navegar, porque entre elas esperámos
De achar novas algumas, como achámos.»¹³

O mesmo notou Sofia de Mello Breyner, a poetisa do mar Mediterrâneo, lançando desta feita um olhar por este mar distante:

«Deslizando silêncio sob alíseos
– As velas todas brandamente inchadas –
Brilho de escamas sobre os grandes mares
E a bombordo nas costas avistadas
Sob o clamor de extáticos luars
Um imóvel silêncio de palmares.»¹⁴

De facto, mais que qualquer outro oceano, é o Índico propício à navegação à vela. O tempo que o envolve, por ser o mais constante, é o mais adequado para tal fim, e por isso lhe chamaram «a pátria da arte de navegar».¹⁵ Os alísios de sueste sopram com regularidade, a não ser que os modifiquem os furacões que se formam esporadicamente na zona da Ilha Maurícia, entre Novembro e Março.¹⁶ Mas a sua característica distintiva são mesmo os ventos de monção, que sopram a norte do Equador – metade do ano a monção de nordeste, o outro meio a de sudoeste – criando um mecanismo altamente favorável às ligações entre o subcontinente indiano, a península arábica e a costa africana. Segundo uns dicionários, a palavra *monção* deriva do italiano *monsore* e esta do malaio *musim*, significando «época do ano»; segundo outros, a palavra inglesa *monsoon* deriva do holandês *monsooen*, esta do português *monção*, que por sua vez derivaria do árabe *mausim*, com o mesmo

¹³ Luís de Camões, *Lusíadas*, V. 75.

¹⁴ Sophia de Mello Breyner Andresen, *Mar*, Lisboa: Caminho, 2001, p. 61.

¹⁵ Alan Villiers, *Nos Domínios da Monção*, Porto: Civilização, 1957, p. 36.

¹⁶ Alan Villiers, *op. cit.*, pp. 23-36, e onde provém a maioria das informações deste parágrafo.

significado. De qualquer forma, tais derivações mostram eloquentemente, por via da etimologia (da história das palavras e das ligações secretas que estas estabelecem entre si) como o acto de navegar ligava todas estas margens.

A navegação de longo curso põe, portanto, as margens em contacto, ligando chineses, indonésios, malaios, hindus, persas, árabes, europeus (portugueses, ingleses, franceses e holandeses) e africanos. Faz surgir porcelanas chinesas nas costas africanas e girafas na China, semeia minaretes das mesquitas, padrões e fortins pela costa africana fora. Cria diferenças e mistura gente. Constrói as margens como margens.

Mas não é só dos grandes cruzamentos oceânicos que se vive, quando se vive junto à costa. Há características próprias que se instalam nesta faixa humedecida por tudo isto. Cumplicidades entre quem partilha essa mesma condição, contrastes com os do interior. Exemplo do primeiro aspecto é a cultura e a língua swahili, uma mancha costeira que se alastrou por toda a costa desde o sul da Somália até ao norte de Moçambique, e que as actuais fronteiras políticas não conseguiram conter. Como se em todo esse espaço as pessoas partilhassem um segredo. Quanto ao contraste com o interior, são infindáveis os exemplos. África é um continente de interiores, é lá que se situavam as grandes unidades políticas pré-coloniais, os chamados impérios, enquanto o litoral se esfarelava em pequeníssimas unidades de soberania disputada. Há, portanto, este contraste entre as culturas hierárquicas do ferro, das armas e dos tambores, e as pequenas culturas comerciais, das velas de pano e das redes de pesca. Falei já na minuciosa pequena arte da navegação costeira e pesqueira africana, a arte dos troncos de árvore escavados e das redes pacientemente entretecidas.

O veículo de cruzamentos que é a navegação de longo curso traz também em si o seu contrário, e este contrário é uma poderosa característica distintiva do *Genius*. Não nos esqueçamos que é igualmente por via destes cruzamentos que nos chega um dos fenómenos mais hediondos da colonização, o transporte, no bojo dos barcos, dos escravos – milhares e milhares – pelo Cabo das Tormentas até ao Novo Mundo, ou cruzando o Canal de Moçambique até aos campos de cana-de-açúcar da ilha Reunião.

Tanto quanto por sinais do cruzamento, está todo o litoral africano salpicado de antigos entrepostos de escravos, e talvez seja esta uma das causas por que a navegação africana se fez ténue e receosa, presa à

costa. A partir da praia não se enxergavam os destinos longínquos, por mais que se escrutinasse via-se sempre, apenas, a linha do horizonte. Talvez resulte desse facto, o não se vislumbrar o destino dos escravos, a ligação que ficou para sempre entre o grande Oceano e uma ameaça. Por isso, quem hoje visita a pequena cidade tanzaniana de Bagamoyo não pode deixar de notar como a memória deste lugar é eivada de uma grande tristeza – no Caravanseraï, no edifício e no pátio da Alfândega, em Bomani Road e Índia Street, na Avenida das Mangueiras – tristeza essa que a actual exploração turística, normalmente leve e com um quê de festivo, não consegue apagar.

Visto da costa africana, o mar é, pois, um lugar de sofrimento. E é facto que desde que África voltou a tomar conta do seu destino, em meados do século passado, o fez de costas voltadas para o mar e, portanto, que o mar se foi de certa forma fechando. Já nessa altura as anotações de um velho marinheiro constataavam como este oceano estava distante do Pacífico dos juncos e dos barcos de longo curso das pequenas ilhas e atóis, ousadas e elegantes borboletas navegadoras; o Pacífico de Jack London, com as suas rijas baleeiras e os seus arpões. Longe dos portos onde outrora os marinheiros de barba espessa bebiam genebra e empunhavam navalhas, substituídos por aeroportos internacionais e edifícios de vidro e aço. E ele dizia:

«Honolulu é há muito, virtualmente, um subúrbio de Los Angeles (...) As saias de palha seca em Hawai fabricam-se exclusivamente para os turistas, e as canções rítmicas das ilhas são importadas de Hollywood, de Nova Iorque e de Chicago (...). Isto não acontece no Oceano Índico, onde muitas milhas se conservam inalteráveis. Ali, os coqueiros agitam-se brandamente aos suaves alísios, e as canoas silenciosas correm, levadas à vela, sobre as águas das lagunas azuis. Ali, ainda é quase desconhecido o resfolegar dos motores dos aviões, porque as poucas vias aéreas de longo curso passam longe – através da Índia em direcção à Austrália, sobre a própria África a caminho do Cabo, pelo Golfo Pérsico para a Índia.»¹⁷

Não se trata aqui de procurar o exótico e o diferente, que, acredito, se podem encontrar em toda a parte (que procuramos nós senão o estranho em tudo aquilo que nos cerca?). Pretendo apenas referir este

¹⁷ Alan Villiers, *op. cit.*, p. 27.

aspecto, digamos que ‘rebelde’, de um mar que de certa forma se voltou a fechar, onde os cruzamentos são hoje muito menos visíveis e frequentes. Senão vejamos:

Desde sensivelmente 1994 que o Oceano Pacífico inteiro é atravessado pelo sistema TOGA TAO, uma rede de bóias e sensores que permitem, por meio da recolha de informações – nomeadamente relacionadas com as temperaturas do mar aos níveis superficial, intermédio e de profundidade – prever tempestades marítimas e, em geral, todo o tipo de manifestações climáticas.¹⁸ Literalmente, o homem dispõe de um conjunto de aparelhos espetados no lombo do bicho e que, de alguma maneira, o amansam e controlam. Nada disso existe ainda para o Índico, as fúrias do seu *Genius* só com muito curta antecipação conseguem ser previstas. Todo este espaço surge escuro nos visores dos aparelhos, o *Genius* pode, portanto, dedicar-se aos seus caprichos com certa privacidade. De modo que é sempre com surpresa que os furacões se formam nas Maurícias, ganham força sobre Madagáscar, e invariavelmente fustigam a costa de Vilanculos, todos os anos, antes de penetrarem no continente e gradualmente perderem força até se transformarem num chuvisco ou brisa ligeira, lá muito para o interior. São as invectivas que o *Genius* lança sobre o continente com sempre maçadora e por vezes devastadora regularidade.

Além disso, olhamos hoje, por exemplo, os documentos definidores da perspectiva da SADC (Southern African Development Community), a organização dos países da África Austral, e são escassas – ou mesmo inexistentes – as referências ao Índico. Ainda no ano passado pude constatar este fenómeno quando, pretendendo viajar para Madagáscar, verifiquei que são praticamente inexistentes as relações entre Moçambique e esse país, apesar de os separar apenas o relativamente estreito canal de Moçambique. Essa surpresa tornar-se-ia ainda maior ao notar, já em Madagáscar, a *distância* a que este país se encontra do continente africano. Olha-se dali muito mais atentamente a Ásia e o Pacífico, de costas voltadas para África.

¹⁸ Ver por exemplo, a este respeito, Michael H. Glantz, *Reducing the Impact of Environmental Emergencies through Early Warning and Preparedness: The Case of the 1997-1998 El Niño (Executive Summary)*, Boulder CO: Environmental and Societal Impacts Group, National Centre for Atmospheric Research, 2001, p. 15.

Podemos dizer que aos poucos esta situação está a mudar. Que Dubai e os pequenos emiratos árabes restabelecem um comércio vigoroso com a costa africana, que este mar volta a ser estratégico como rota do petróleo, que a União Indiana se afadiga a controlar a IONS (Indian Ocean Naval Security), que a China implementa a sua estratégia do ‘Colar de Pérolas’ (financiando e assegurando o controle de portos marítimos no Estreito de Malaca, na ilha de Ceilão e no Estreito de Ormuz), através da qual asseguraria a sua presença no Índico meridional, importante para o controle da rota do petróleo e para a penetração em África. Tudo isso possíveis verdades. Mas verdades que não contradizem um inegável e certo mistério, uma certa característica indómita que me parece legítimo associar ao Oceano Índico, a meu ver magnificamente simbolizada pelos ataques dos piratas da Somália, que quebraram a cabeça às marinhas mais fortes do mundo. Que símbolo mais eloquente poderia haver?

4. O Índico como lugar literário

Por esta altura penso estar já estabelecida uma certa individualidade deste grande oceano: na periferia feita de praias amarelas e objectos aguçados (os coqueiros, os minaretes das mesquitas, os velhos padrões portugueses e as pequenas velas triangulares), nos seus ventos constantes e tão característicos, nos seus amuos destruidores. Em características físicas que suscitam a imaginação. Há dois séculos atrás, um marinheiro descrevia assim este mar:

«Estava uma noite encantadora, quase sem vento, esforçando-se as estrelas por substituírem a lua ausente, brilhando com uma luz intensa. A água tinha estado mais fosforescente do que de costume, pelo que cada peixe pequeno deixava atrás de si um rasto luminoso em grande desproporção com o seu tamanho. À medida que a noite avançava, o mar tornava-se cada vez mais brilhante, até que, por volta da meia-noite, parecia que navegávamos num mar de chamas que o roçavam de leve. Cada uma das pequeninas ondas que vinham quebrar-se de encontro ao casco do navio lançava um chuvaire de gotas semelhantes a diamantes, coisa admirável de ver-se, enquanto um cardume de marsuínos como que faziam arder o mar quando saltavam e davam cabriolas nas suas águas resplandecentes. Olhando do mar para o céu, este parecia

completamente negro em vez de azul... Naquelas imensas águas brilhantes a negrura do navio destacava-se num contraste impressionante, e quando nos debruçávamos para olhar, os nossos rostos eram iluminados de um modo estranho pelo brilhante reflexo. Este belo espectáculo durou várias horas, desvanecendo-se por fim tão lentamente como começara».¹⁹

O plano desta comunicação baseou-se em dois momentos fundamentais: o primeiro consistia em partir do princípio de que os lugares são guardados por Genii e de que existem itinerários da imaginação que nos transportam dos simples lugares até aos lugares literários; o segundo momento pretendia aplicar esse mesmo princípio ao Oceano Índico.

À entrada da última etapa – e depois que, penso, ficou estabelecida digamos que uma certa especificidade, uma certa unidade do Oceano Índico – verifico que acabei por dizer já bastante sobre este lugar como lugar literário. Afinal, não é só com a chamada sabedoria objectiva que se circunscreve um *Genius*. Com ela apenas se descobrem os pequenos sinais que ele propositadamente vai deixando, divertido com o nosso esforço indagatório. Para lhe chegar ao âmago é necessário recorrer ao imaginário.

Foi o que fez Fernando Pessoa para descobrir o Adamastor, que não é outro senão o *Genius* do Atlântico, de que nos dá notícia na *Mensagem*:

O mostrengo que está no fim do mar
Na noite de breu ergueu-se a voar;
À roda da nau voou três vezes,
Voou três vezes a chiar,
E disse, «Quem é que ousou entrar
Nas minhas cavernas que não desvendo,
Meus tectos negros do fim do mundo?»
E o homem do leme disse, tremendo,
«El-Rei D. João Segundo!»

¹⁹ Frank T. Bullen, *The Cruise of the Cachalot*, 1891, cit. por Alan Villiers, *op. cit.*, p. 33.

«De quem são as velas onde me roço?
De quem as quilhas que vejo e ouço?»
Disse o mostrengo, e rodou três vezes,
Três vezes rodou imundo e grosso,
«Quem vem poder o que só eu posso,
Que moro onde nunca ninguém me visse
E escorro os medos do mar sem fundo?»
E o homem do leme tremeu e disse,
«El-Rei D. João Segundo!» (...)»²⁰

Evidentemente que não se trata aqui de advogar uma literatura de heróis do mar ou, sequer, de adoradores do mar, mas antes uma literatura em que o mar não pode deixar de estar presente, marcando de forma indelével os personagens que a povoam e dedicando-se a cruzá-los entre si em combinatórias infinitas.

É o que faz o poeta Rui Knopfli que, olhando uma Ilha de Moçambique encharcada de Índico, escreve:

«As sombras salmodiam tristemente
versículos do Corão. Adejam brancas
túnicas na moleza da brisa morna.
A velha Misericórdia cuida da alvenaria

retocada de m'siro alvíssimo
e, por entre vielas e pracetas,
finge ignorar ao longe o verde moço
da Mesquita. Pai Nosso, Ave-Maria,

do rosário, talhado por mãos
macuas, caem as contas negras.
Os lábios ressequidos do velho patiah
respondem ciciando mediúnicos o Gayatri:

Tat Savitur varenam bhargo devasya
dhimahi dhiryo yo nah pracodayat.
Coração perplexo, amassado na argila
do tempo, qual o teu nome verdadeiro:
Gafar, Govinde ou Gonzaga?»²¹

²⁰ Fernando Pessoa, *Mensagem*, Lisboa: Assírio & Alvim, 2000, p. 52.

²¹ Rui Knopfli, 'Terraço da Misericórdia', in *A Ilha de Próspero*, Lourenço Marques: Minerva Central, 1972, p. 53.

Encaro a literatura não como a definição de uma rota planeada que é preciso percorrer, mas antes como um campo relativamente incoerente de experimentações. A haver coerência, ela estaria numa necessidade permanente, que não consigo explicar, de nomear lugares que estão prisioneiros das sombras. É qualquer coisa como olhar um lugar e ficar preso de duas constatações contraditórias: uma de que eles são felizes por andarem preservados das bocas do mundo (assim de certa forma escapando ao miserável estado do mundo); a outra, de que é urgente referi-los, uma vez que também eles têm direito a ter o seu nome divulgado. Que justiça é esta em que há lugares já gastos de tão nomeados (Londres, Paris, Nova Iorque), enquanto tantos outros nem uma vez só viram o nome que os designa transformado em palavra, fora dos mapas? No nosso mundo integrado, se não forem nomeados os lugares ficam marcados pelo contrário da nomeação: o silêncio, a omissão.

Dedico-me, portanto, a fazer inventários, e desses inventários faz parte a listagem dos despojos que o *Genius* do Índico guarda na sua caverna. Recorrendo ao artifício de tornar o mar transparente pude descobrir, no chão da baía de Maputo, entre mil outras coisas, um galeão austríaco do século XVIII cheio de panos e colheres de prata, do acto de comércio que ficou por consumir ficando os africanos a comer à mão e os europeus sem os almejados pentes de marfim, despenteados; um pequeno avião afundado com os dois pilotos lá dentro, ostentando gestos suspensos que faziam parte de uma amargura de emergência; um rebocador na barra misteriosamente desaparecido; e, claro, milhares de pequenos pescadores afogados, serenamente adormecidos nas planícies e jardins do fundo do mar, as canoas feitas fétretos, as redes mortalha. Há escassos três meses voltei a percorrer 2000 quilómetros de costa, a partir da margem apalpando o mar como quem apalpa o lombo de um bicho, a ver se lhe descubro o segredo. Estou certo de que um dia conseguirei.

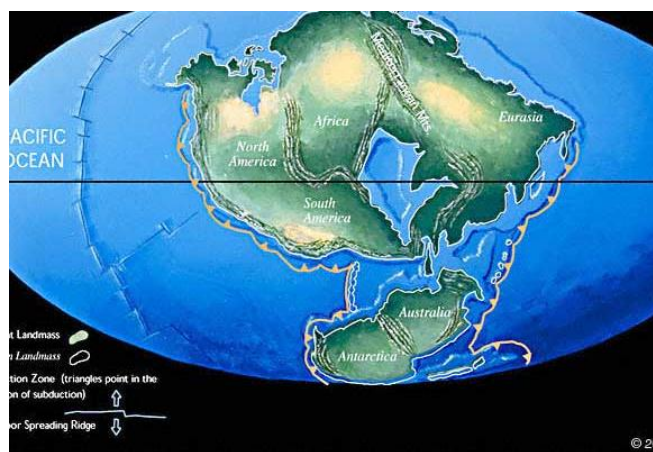
Tomando de empréstimo os versos do poeta Luís Carlos Patraquim, e ousando alargar o âmbito desses versos ao Índico inteiro, este espaço

²² João Paulo Borges Coelho, 'A Força do Mar de Agosto', in *Índicos Índicios II: Meridiano*, Lisboa: Editorial Caminho, 2005, p. 123.

«É onde deponho todas as armas. Uma palmeira harmonizando-nos o sonho. A sombra. Onde eu mesmo estou. Devagar e nu. Sobre as ondas eternas. Onde nunca fui e os anjos brincam aos barcos com livros como mãos. Onde comemos o acidulado último gomo das retóricas inúteis. É onde somos inúteis. Puros objectos naturais».²³

O Índico é, para África (pelo menos para a parte de África que nos toca) como uma grande janela. Uma janela de onde se descortinam outras margens, cruzamentos, contradições. Um remédio balsâmico contra esses principais males que afectam o continente: a uniformização e o essencialismo.

Termino mostrando uma carta que projecta o mundo daqui a 230 milhões de anos, em que o Oceano Índico surge bem no centro, imediatamente reconhecível, como o único lago. Que melhor prova podíamos ter da existência do seu *Genius*?



Fonte: <http://www.lakepowell.net/sciencecenter/future.htm>

²³ Luís Carlos Patraquim, 'Muhípi', in *O Osso Côncavo e Outros Poemas*, Lisboa: Editorial Caminho, 2004, p. 93.

ESTADO, ECONOMIA E CULTURA NA ORLA DO ÍNDICO: TEORIA E HISTÓRIA¹

Sugata Bose

“Surge um momento”, escreveu Bernard Bailyn no seu ensaio crítico sobre “The Idea of the Atlantic History”, “em que os historiadores, seja qual for a sua localização e sejam quais forem os seus antecedentes, enxergam de súbito, no interior de uma massa de informação dispersa, uma nova configuração que tem um significado geral nunca antes apreendido, um padrão emergente que possui um certo tipo de poder explanatório mais acentuado. Isso aconteceu aqui e ali ao longo das três últimas décadas, levando à construção da ideia de história do Atlântico. São esses resplandecentes momentos de clareza, espalhando em diferentes alturas e de modos diversos o pensamento de muitos historiadores que trabalham sobre diversos problemas, que são verdadeiramente emocionantes”². Pode fazer-se uma afirmação muito semelhante no que toca à ideia de história do Oceano Índico, já que ela se desenvolveu na mente de muitos historiadores em diversos continentes, mas, a crermos no que Bailyn nos diz acerca daquilo que inspirou a história atlântica, existe entre as duas uma diferença importante. “O conceito de história do Atlântico”, diz-nos Bailyn, “não foi decalcado do conceito de Braudel de história do Mediterrâneo”, cujo “impulso” foi “menos intelectual do que ‘poético’”. “Ninguém que eu conheça”, afirma

¹ Sugata Bose, “Estado, economia e cultura na orla do Índico: teoria e história”, *Oceanos*, n.º 34, Abril/Junho 1998, pp. 25-36. Tradução de José Vieira de Lima. Publicado com a autorização de Sugata Bose.

² Bernard Bailyn, “The Idea of the Atlantic History”, Working Paper No. 96001, International Seminar on the History of the Atlantic World, 1500-1800”, Harvard University, p. 22.

Bailyn, “se sente ou sentiu arrebatado pelo mundo atlântico”³. Aliamento uma secreta suspeita de que haverá especialistas do mundo atlântico que talvez desejem contestar Bailyn neste ponto particular. Porém, no que respeita ao mundo do Oceano Índico, não há dúvida que a sua história se intrinca com a sua poesia, como se tornará evidente mesmo na abordagem que vou fazer de um tema tão prosaico como o Estado.

Uma arena inter-regional

O nosso século tinha apenas três anos quando Curzon, o vice-rei britânico da Índia, conduziu uma flotilha naval hasteando uma bandeira ondulante de Bombaim até ao Oceano Índico ocidental. Dirigindo-se aos Xequês dos Estados da Trégua da península de Omã, num salão de reuniões a bordo do «Argonaut», a 21 de Novembro de 1903, explicou por que razão a Grã-Bretanha procurava o domínio da região: “A história dos vossos Estados e das vossas famílias, e a presente situação no Golfo, são a resposta... Encontrámos discórdia e instaurámos a ordem. O grande Império da Índia, que é nosso dever defender, encontra-se quase à vossa porta. Não vamos agora desperdiçar este século de empreendimentos dispendiosos e triunfantes; não apagaremos as mais abnegadas páginas da história. A paz destas águas deverá continuar a ser mantida; a vossa independência continuará a ser preservada; e a influência do governo britânico terá de continuar a ser suprema”⁴. Na arrogante retórica pública de Curzon, a independência soberana dos xecados do Golfo e a influência suprema do soberano britânico constituíam claramente os dois lados da mesma moeda. A 18 e 19 de Novembro, o vice-rei encontrou-se com o sultão de Muscate, cuja “conduta”, como Curzon pôde relatar em privado ao governo de Sua Majestade, era “a de um leal feudatário da Coroa britânica, e não a de um soberano independente”⁵; a visita, a 28 e 29 de Novembro, ao Kuweít, que se tornara um protetorado britânico em 1899, foi similarmente relatada por

³ *Ibid.*, p. 2.

⁴ J. G. Lorimer, *Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia*, Vol. 1, Histórico, pp. 1638-2639.

⁵ *Ibid.*, p. 2636.

Curzon; segundo ele tal visita foi “encarada pelo soberano como tendo finalmente [...] confirmado a protecção e o domínio da potência britânica”⁶. Pouco mais de uma década depois, dezenas de milhares de soldados indianos integrando o exército colonial britânico foram atirados para a campanha mesopotâmica da Primeira Guerra Mundial e, apesar da debandada de 1915 em Kut-Amara, acabaram por contribuir para a criação do território mandatado do Iraque.

A Índia fora claramente o troféu económico durante “o século [britânico] de empreendimentos dispendiosos e triunfantes” no Oceano Índico. Embora importantes conexões económicas unissem toda a região, o interesse imperial no Mar Vermelho e no Golfo, desde 1800 até cerca de 1930, fora basicamente estratégico. Quando a crise global da depressão de 1930 fez cair a economia das pérolas, o Kuwait, por exemplo, segundo os britânicos, tornou-se presa de “uma penosa e aguda penúria” que “se revelava sob a forma de bandos de pedintes, os quais ... erra[va]m pela cidade”⁷. Nas vésperas da Segunda Guerra Mundial, Alan Villiers encontrou uma cidade do Kuwait que era “composta por cerca de oito mil casas e ... talvez setenta mil ou oitenta mil pessoas. As suas estradas estavam por construir (excepto cerca de quilómetro e meio até ao palácio do Xequê, na ponta oriental da cidade): as suas ruas estreitas são um labirinto de areia e vento, ziguezagueando por entre as casas baixas e os bazares cobertos”. Porém, assinalava Villiers, “metade do xecado nadava sobre um vasto lago subterrâneo de petróleo”⁸ e o soberano do Kuwait tinha já assinado uma concessão petrolífera a um consórcio americano. Quando o século XX entrou na sua última década, não constituiu surpresa para ninguém que aos Estados Unidos não tivesse ocorrido a ideia de desperdiçar o seu “século de dispendiosos e triunfantes empreendimentos”. Quando o general Colin Powell se referiu ao disparo de mísseis, a partir de navios de guerra, para repelir uma intolerável transgressão de soberania, como uma “descarga de artilharia”, o observador atento terá sem dúvida reparado que o estilo e o jargão se tinham alterado desde os tempos de Curzon, mas que a substância

⁶ *Ibid.*, p. 2648.

⁷ *Persian Gulf Administration Report 1931* (India Office Library), p. 7.

⁸ Alan Villiers, *The Indian Ocean*, Londres, 1952, pp. 87, 92.

subjacente à retórica devia muito à época áurea do modernismo, se não mesmo do auge do imperialismo. A destruição continuava a poder disfarçar-se com o uniforme da ordem.

Os oceanos tendem a ter uma certa qualidade intemporal e será melhor lembrarmos-nos, desde logo, das mudanças políticas e económicas que ocorreram nos séculos XIX e XX, entre as quais a redefinição da soberania de estado no século XIX e a descoberta de petróleo no século XX são duas das mais salientes. Em tempos, fui convidado por alguns estudantes de um curso de pós-graduação de orientação artística da Universidade de Yale, para “esboçar a história da região em traços rápidos, introdutórios ... [e] pintar a evolução da sua história intelectual nas últimas décadas”⁹. Perante uma tarefa que intimidaria mesmo o mais hábil dos pintores de paisagens marítimas, procurei realizar o meu trabalho dividindo a vasta tela em três partes sobrepostas. Para os objectivos deste artigo, preservei esse esboço geral, ainda que acrescentando-lhe algumas pinceladas mais ousadas. Em primeiro lugar, gostaria de abordar questões teóricas susceptíveis de nos ajudarem a conceptualizar e a historicizar o Oceano Índico enquanto arena inter-regional de interacção política, económica e cultural. Em segundo lugar, concentrar-me-ei em questões temporais que devem ser abordadas tendo em vista a definição de um esquema significativo de periodização para a história do Oceano Índico. Em terceiro lugar, explorarei algumas questões temáticas susceptíveis de contribuir para dar coerência a um campo de estudos que exige a capacidade de fazer comparações a uma escala bastante grande.

Questões Teóricas

Como o leitor terá já reparado, decidi caracterizar o Oceano Índico como uma *arena inter-regional* e não como um *sistema*, um termo que é preferido por outros especialistas. Uma arena inter-regional situa-se alhures entre as generalidades de um *sistema mundial* e as especificidades de regiões particulares. Entidades regionais conhecidas hoje como o Médio Oriente, a Ásia Meridional e o Sudeste Asiático e que sustentam as denominações de estudos regionais na academia ocidental, são

⁹ Tratava-se do documento de abertura da conferência sobre “mudança comercial e agrícola no Oceano Índico”, 3-4 de Dezembro de 1995. Yale University.

construções relativamente recentes que projectam arbitrariamente certos legados do poder colonial para o domínio do conhecimento na era pós-colonial. O mundo do Oceano Índico ou, já agora, o mundo mediterrânico, contém em si uma muito maior profundidade de significado económico e cultural. Ligados por redes de relações económicas e culturais, estes eram mundos¹⁰ que, no entanto, apresentavam limites externos e internos flexíveis. Até agora, estes mundos, onde cidades portuárias formavam os pontos nodais de troca e interacção, têm sido melhor teorizados, descritos e analisados por historiadores do período pré-moderno e dos primórdios do período moderno. De um modo geral, não têm feito parte do cenário em que os especialistas têm escrito histórias da era moderna. Se o mundo mediterrânico era visto como um mundo submerso por um sistema capitalista universal com um alcance global, a unidade orgânica do mundo do Oceano Índico¹¹ era vista pela generalidade como tendo entrado em ruptura pelo estabelecimento de um domínio económico e político europeu, na segunda metade do século XVIII. A presença portuguesa no Oceano Índico no século XVI e o papel desempenhado pelos holandeses no século XVII constituíram o tema de alguns excelentes trabalhos de síntese¹², mas um estudo aprofundado do Oceano Índico como arena e nível de análise inter-regional no período posterior a 1750, e especialmente após 1830, está ainda a dar os seus primeiros passos. As fronteiras coloniais constituíram um obstáculo ao estudo de comparações e laços entre regiões e deixaram, como um legado duradouro, o confinamento generalizado do foco académico ao âmbito estrito dos estudos regionais. Modelos *macro* como a perspectiva dos sistemas universais¹³, embora

¹⁰ Nota de edição: No texto original Bose utiliza o termo arena.

¹¹ Nota de edição: No texto original Bose desenvolve o conceito de *Indian Ocean rim* (orla do Oceano Índico).

¹² Ver, por exemplo, M. N. Pearson, *The Portuguese in India*. Cambridge, 1987; Om Prakash, *The Dutch East India Company and the Economy of Bengal, 1630-1720*, Delhi, 1988, e Sanjay Subrahmanyam, *Improvising Empire: Portuguese Trade and Settlement in the Bay of Bengal 1500-1700*, Delhi, 1990.

¹³ O expoente mais conhecido desta abordagem é Immanuel Wallerstein. *The Modern World System*, Nova Iorque, 1974. Ver também o seu «The Incorporation of the Indian Subcontinent into the Capitalist World-Economy» in Satish Chandra (org.), *The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics*, Delhi, 1987, pp. 222-253.

transcendendo estas limitações, têm tendido a ver um Ocidente onipotente como o principal *locus* de iniciativa histórica e são demasiado difusos para poderem ter em conta, de uma forma adequada, as ricas e complexas arenas inter-regionais de relações económicas, políticas e culturais. As abordagens *micro*, como os estudos subsidiários¹⁴, contribuíram muito para recuperar a temática dos actores marginais, mas, de um modo geral, têm-se deixado absorver, de forma algo excessiva, pelos discursos da comunidade local e da nação para se poderem envolver em comparações mais amplas¹⁵. Uma das formas de subverter as visões essencialistas da “Índia” ou do “Islão” que constituíram um legado do colonialismo aos estudos regionais, consiste em deslindar os fragmentos internos; a outra consiste em tomar permeáveis e, posteriormente, ultrapassar de forma criativa, fronteiras externas que foram criadas de um modo excessivamente rígido. É a este último esforço que uma reconceptualização do Oceano Índico como uma arena inter-regional pode conferir um estímulo de que ele muito carece.

Ao tentar apresentar questões teóricas com umas quantas pinceladas rápidas, apercebo-me de que espalhei já alguma tinta na parte da tela que reservara para as questões históricas. É difícil lidar com umas delas excluindo a outra, mas é capaz de valer a pena fazer uma pausa e concentrarmo-nos por um momento nos modos como os historiadores têm abordado os problemas dos limites espaciais e dos elementos de unidade da região do Oceano Índico. Embora o oceano a que os antigos tratados de navegação árabes chamam *al bahr al Hindi* seja entendido, há muito tempo como tendo algum tipo de unidade, não poderá haver uma resposta única quanto à questão da sua extensão geográfica. Os limites espaciais do Oceano Índico variavam consoante a natureza das interacções culturais, económicas e políticas consideradas, que se alteraram certamente ao longo do tempo. M. N. Pearson conclui a sua discussão em torno deste ponto, dizendo que tal “como as correntes e os ventos”, também o oceano “de facto não conhecia fronteiras”¹⁶ e os estudiosos traçavam de forma algo grosseira um esboço dos seus limites. Para o

¹⁴ No texto original Bose utiliza o termo *subaltern* (referindo-se aos estudos subalternos).

¹⁵ Para uma notável excepção escrita com grande talento literário, ver Amitav Ghosh, «The Slave of MS. H. 6», in *Subaltern Studies*, VII, pp. 159-220.

¹⁶ Ashin Dasgupta e M. N. Pearson (eds.), *India and the Indian Ocean. 1500-1800*, Calcutta, 1987, p. 11.

período 1500-1800, M. N. Pearson parece sugerir fronteiras exteriores desenhadas pela costa africana oriental, até ao Mar Vermelho e seguindo para oriente, sempre ao longo da costa asiática, através do Mar Árábico e da Baía de Bengala até ao Estreito de Malaca. Poderá argumentar-se que no dealbar do século XIX, a África meridional e a Austrália ocidental foram mais enfaticamente atraídas para a órbita da história humana do Oceano Índico.

Mais importante para qualquer projecto que vise evidenciar as actividades simbióticas dos indivíduos, tanto em terra como no mar, é uma discussão dos princípios de unidade e desunião considerados fundamentais para a manutenção do Oceano Índico como uma arena inter-regional de economia e cultura. Ao nível mais amplo, Kenneth McPherson sugeriu, no seu recente estudo geral, que a “unidade essencial do ‘mundo’ do Oceano Índico” até ao século XVIII era “determinada pelos ritmos do comércio marítimo de longa distância”. Para além desta dimensão de unidade económica, McPherson vê “certas partilhas de traços culturais comuns” que situam os povos do “mundo” do Oceano Índico “à parte dos povos de ‘mundos’ contíguos, como o Mediterrâneo e a Ásia oriental”¹⁷. O problema da unidade e da partilha de traços comuns foi abordado de formas diversas por diferentes historiadores do Oceano Índico. Entre estes historiadores, K. N. Chaudhuri foi aquele que fez a mais empolgada tentativa para que a sua história da ascensão do Islão até 1750 fosse enformada por uma “rigorosa teoria do conceito de unidade e desunião, continuidade e descontinuidade, rupturas e limiares”¹⁸. A unidade da vida económica e social na região do Oceano Índico vai buscar “coesão analítica”, segundo Chaudhuri “não à unidade observável de uma construção espacial, mas sim à dinâmica de relações estruturais”¹⁹. Estas relações só poderão ser definidas e analisadas através de uma série de processos mentais. Complicando uma abordagem intuitiva braudeliana de estruturas de longa duração, que permaneceram invariáveis ao longo do tempo, com um re-equacionamento foucaultiano da lógica cognitiva humana e com a

¹⁷ Kenneth McPherson, *The Indian Ocean: A History of People and the Sea*, Delhi, 1993, pp. 3-4.

¹⁸ K N. Chaudhuri, *Asia before Europe: Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge, 1990, p. 9.

¹⁹ *Ibid.*, p. 23.

teoria dos conjuntos cantoriana, K. N. Chaudhuri manipula uma análise dos contornos, rupturas e limiares na história do Oceano Índico, mais penetrante do que aquela que Braudel nos pôde oferecer na sua obra sobre o Mediterrâneo. K. N. Chaudhuri manobra com três instrumentos analíticos essenciais, os conceitos de topologia, ordem e metamorfose, na sua cativante exploração da interação histórica entre unidades de espaço e sociedade²⁰.

No entanto, continua em aberto a questão de saber se o recurso à matemática na fixação do limite interno e externo de um conjunto resulta muito melhor do que as presunções intuitivas de um historiador na resolução do problema dos limites espaciais de uma arena inter-regional de interacção humana. No programa de Chaudhuri, o Oceano Índico funde-se imperceptivelmente na Ásia, composta por quatro “civilizações” distintas mas comparáveis – a islâmica, a indiana sânscrita, a chinesa e a sueste-asiática. Se o olhar de Braudel, a partir do sul da França, não conseguiu reconhecer os actores históricos nas margens sul e leste do Mediterrâneo, as limitações da perspectiva de Chaudhuri tornam-se visíveis na marginalização da África. “A exclusão da África oriental das nossas identidades civilizacionais”, escreve Chaudhuri, “requer uma palavra especial de explicação. Apesar da sua estreita ligação ao mundo islâmico, as comunidades africanas nativas parecem ter sido estruturadas por uma lógica histórica separada e independente do resto do Oceano Índico”²¹. Este acréscimo especial em relação a África não chega a ser uma explicação.

Outros historiadores menos ambiciosos no que toca a contribuições para a grande teoria sugeriram tipologias alternativas de unidade no seio da diversidade do Oceano Índico. J. de V. Allen defendeu um argumento construído sobre três níveis de unidade: racial, influenciada por padrões migratórios; cultural, emanando da Índia; e religiosa, moldada inicialmente pela expansão do Islão²². M. N. Pearson vê uma “unidade considerável ao nível de monções, portos, navios e marinheiros”. Um outro factor unificador pode ser detectado na “ampla distribuição de

²⁰ *Ibid.*, cap. 5.

²¹ *Ibid.*, p. 36.

²² J. de V. Allen, «A Proposal for Indian Studies», in *Historical Relations across the Indian Ocean*, Paris, 1980, pp. 137-51.

certos produtos de áreas particulares”. Por exemplo, desde o século XVI ao século XVIII, a grande maioria dos habitantes ao longo do Oceano Índico vestia algodões indianos que vinham de um dos três principais centros de produção – Gujarat, Coromandel ou Bengala²³. Entre vários outros elementos de identificação comum, se não de unidade, listados por Pearson, um dos mais importantes era o providenciado por actividades religiosas, especialmente o hajj muçulmano (peregrinação anual a Meca), que foi crucial para o funcionamento de uma vasta e complexa rede cultural e comercial no período pré-moderno e nos primórdios do período moderno.

Continuou a orla do Oceano Índico a ser uma arena inter-regional coerentemente definível após a imposição do domínio político e económico europeu, na segunda metade do século XVIII e na primeira metade do século XIX? Se continuou, que princípios de unidade terão sustentado este nível de economia e cultura numa era em que ele se tinha tornado parte e, em muitos aspectos, subserviente, de um conjunto global de interconexões? A maior parte dos historiadores do Oceano Índico, pura e simplesmente, não abordaram esta questão, preferindo aceitar o fim da unidade do sistema do Oceano Índico (sistema ou arena, como preferiria chamar-lhe) no período que vai de meados do séc. XVIII ao seu final. Contudo, há mais de uma década, C. J. Baker defendeu, num artigo incisivo, que capital e mão-de-obra migrantes desempenharam um papel crucial na construção de um sistema de especialização e interdependência inter-regional envolvendo as zonas agrárias com uma fixação antiga, as fronteiras do arroz recentemente desenvolvidas e o sector de plantações e minas na Ásia meridional e no Sudeste Asiático entre 1850 e 1930. Recentemente, Rajat Kanta Rav sugeriu, num ensaio muito substancial e ponderado, que “a imposição da hegemonia do capital ocidental e a ruptura da antiga economia do Oceano Índico constitui um processo muito mais complexo, que não poderá ser entendido em termos de uma história unidimensional da expansão da “economia mundial capitalista”. De facto, Rajat Kanta Rav defende que cadeia de comércio e finança indiana e chinesa, estendendo-se de Zanzibar a Singapura, constituiu “um sistema internacional distinto que nunca perdeu a sua identidade no mais amplo sistema

²³ Dasgupta e Pearson, *India and the Indian Ocean*, p. 17.

mundial dominante do Ocidente”²⁴. A rede de bazares, ocupando o nível intermédio num sistema em três níveis, com o capital europeu no topo e o mundo dos camponeses, vendedores ambulantes e agiotas no nível mais baixo, é visto por Ray como providenciando o elo essencial ao longo do Oceano Índico durante o longo século XIX. O conceito de bazar, neste caso, afasta-se grandemente da noção estrita e a-histórica de bazar enquanto conjunto de transacções atomísticas pessoa-a-pessoa, que foi popularizada por Clifford Geertz. Bazar, aqui, significa o comércio por atacado acima do nível dos mercados locais e, mais importante ainda, significa “o mercado de dinheiro indígena que financia, através de notas promissórias, letras de câmbio (usadas em outras épocas no Egipto – suftajas e na Índia – hundis, etc.) e outros instrumentos de negociação, o comércio por atacado e a termo abarcando as distâncias mais longas”²⁵. A “expansão colonial da economia capitalista internacional da Europa e a ascensão da nova formação económica pan-asiática designada pelo termo bazar”²⁶ foram interpretadas por Ray como processos históricos afins da era moderna.

Acrescentaria que houve elementos outros, para além dos laços do capital intermédio, que mantiveram a orla do Oceano Índico como uma arena inter-regional de economia e cultura. A minha investigação em torno do período que vai desde cerca de 1800 até 1950 sugere que redes inter-regionais pré-existentes foram utilizadas, moldadas, reordenadas e tornadas subservientes pelo capital ocidental e pelos estados coloniais mais poderosos, mas nunca se quebraram antes dos anos 1930, altura em que sofreram um grave desgaste. Durante quase toda a era do colonialismo europeu, a orla do Oceano Índico caracterizou-se por fluxos especializados de capital e mão-de-obra, artes e serviços, ideias e cultura. Isto, que não deve ser confundido com uma continuidade entre era pré-colonial e era colonial, exige uma reinterpretação da natureza do empreendimento de dominação para-colonial e colonial europeia, bem como uma compreensão mais subtil das unidades e dos traços distintivos das culturas e idiomas da resistência anti-colonial. À medida

²⁴ Rajat Kanta Ray, “Asian Capital in the Age of European Expansion: the Rise of the Bazaar, 1800-1914”, in *Modern Asia Studies*, 29, 3 (1995), pp. 553-554.

²⁵ *Ibid.*, p. 452.

²⁶ *Ibid.*, p. 554.

que vou estudando os sucessos e os receios de mercadores, agiotas, soldados e trabalhadores indianos migrantes, cada vez me convenço mais da imperativa necessidade de articular de uma forma imaginativa as dimensões da economia, da política e da cultura numa re-conceptualização do Oceano Índico como uma arena inter-regional nos séculos XIX e XX. Mas como a teoria não pode desligar-se da história, precisarei, nesta etapa, de me concentrar naquela parte da tela onde as questões temporais podem ser esboçadas e justapostas às linhas abrangentes da teoria.

Questões temporais

O Oceano Índico tem sido atravessado por vários e inúmeros historiadores da *longue durée*. Abarcando todo um milénio, ou cingindo-se a uns quantos séculos, o certo é que a maior parte escolheu concentrar-se no período pré-moderno e nos primórdios do período moderno. O que emerge destes estudos sobre os movimentos de longa e média duração no comércio e na cultura do Oceano Índico até ao século XVIII é a imagem de uma arena inter-regional bem integrada de trocas e interações económicas e culturais. Conexões particularmente importantes em termos de vida material, organização político-militar, instituições económicas e ideologia social-religiosa, foram forjadas através do Oceano durante o milénio que vai do século VIII ao século XVIII. Como mostrou C. A. Bayly, a modificação destas ligações em finais do século XVIII e princípios do século XIX influenciou decisivamente a natureza da transição colonial na Ásia meridional e no Sudeste Asiático e a ascendência europeia no Médio Oriente²⁷. As ligações directas da economia política das recentes décadas, desde a explosão petrolífera de 1973 foram também abordados por economistas e cientistas políticos. O estudo de concatenações e do contexto comparativo só agora começa a receber a atenção que merece na pesquisa histórica abarcando o período que vai desde cerca de 1830 a 1970. É este hiato visível entre os primórdios do período colonial e o período contemporâneo que apela ao meu interesse de investigador e que será

²⁷ C. A. Bayly, "Beating the Boundaries: South Asian History, c. 1700-1850", in Sugata Bose (ed.), *South Asia and World Capitalism*, Delhi, 1990; e *Imperial Meridian 1780-1830*, Londres, 1989, cap. 2.

primeiramente contemplado pela minha discussão das questões temporais.

Gostaria de elucidar os meus comentários sobre a arena inter-regional do Oceano Índico durante a transição para o colonialismo em fins do século XVIII e princípios do século XIX com uma breve síntese da periodicização da sua história anterior. Foi a antiguidade, se não mesmo a qualidade eterna do Oceano que atraiu não apenas os historiadores, mas também os poetas e os filósofos. Se bem que os laços comerciais entre a Índia e a Mesopotâmia remontem a cerca de cinco milénios, foi a eclosão do código da *mausim*, ou monção, provavelmente no século VII a. C. que, como Kenneth McPherson afirma, “estendeu poderosamente o alcance do movimento humano ao longo do Oceano, tornando possível um contacto directo crescente entre o Médio Oriente, a Ásia meridional e o Sudeste Asiático”²⁸. As florescentes economias urbanas e agrárias dos impérios Aqueménida e Maurya forneceram a base para as trocas entre o Médio Oriente e a Ásia meridional, que precederam o estabelecimento de laços estreitos entre a Ásia meridional e o Sudeste Asiático. No início da era cristã, havia um deslocamento perceptível no equilíbrio da composição de mercadorias no comércio do Oceano Índico: um deslocamento da ênfase anterior, que era dada aos artigos de luxo para uma outra, dada aos artigos de consumo corrente. Em centros nevrálgicos espalhados por toda esta região, surgiram importantes comunidades expatriadas de mercadores sul-asiáticos, que parecem ter sido agentes directos de difusão cultural mais no Sudeste Asiático do que no Médio Oriente. O velho «mundo» do Oceano Índico conseguiu enfeitiçar a imaginativa mente de um importante poeta bengali do século XX. No seu famoso poema «Banalata Sen», Jibanananda Das evoca a atmosfera desse mundo:

*Mil anos errei pelos caminhos do mundo,
De Ceilão à Malásia, na escuridão da noite, pelos oceanos
Longas viagens fiz; no obscuro mundo de Bimbisara, Ashoka,
Sim, eu estive lá; e na escuridão mais densa da metrópole de Vidarbha,
Uma alma exausta, eu, cercado pelas ondas da vida, espumando na crista.
E só um ou dois momentos de paz ela me deu, Banalata Sen de Natore.*

²⁸ McPherson, *The Indian Ocean*, p. 44.

*O cabelo dela, mais negro que a mais negra noite de Vidisha.
O rosto dela, marfim de Sarasvati esculpido; no mar distante.
Como um marinheiro perdido num navio sem leme
Vê de súbito a linha da vegetação de uma ilha,
Tendo-a encontrado na escuridão. Perguntou-me “onde estiveste tu tanto tempo?”
Erguendo os seus olhos como um ninho de pássaros. Banalata Sen de Natore.*

*Ao fim do dia, como o som de gotas de orvalho,
A noite cai; a gaiota sacode a fragrância do sol das suas asas:
Quando todas as cores do mundo se desvanecem, o Manuscrito prepara-se
Para histórias, pois em cores de pirilampos, cintilantes,
Todas as aves regressam a casa — todos os rios — as transações da vida terminam;*

Resta-nos apenas a escuridão, e ficarmos frente a frente com Banalata Sen.

Ou, num outro poema epigramático menos conhecido, Jibanananda Das deixa que a sua imaginação voe rumo ao Ocidente:

*Um milhar de anos brincam apenas como pirilampos na escuridão.
Pirâmides a toda a volta, o fedor dos mortos.
Luar na areia, sombras de palmeiras dispersas.
Pilares destruídos, como se a Assíria estivesse morta, pálida.
O cheiro de múmias nos nossos corpos, todas as transações da vida terminaram.
“Lembras-te?”, perguntou ela, e eu disse, ofegante, “Banalata Sen”²⁹.*

Os marinheiros e mercadores sul-asiáticos desempenharam um papel-chave como integradores na economia e na cultura do Oceano Índico durante o primeiro milénio da era cristã. Depois do século III, os seus laços eram mais estreitos com o Sudeste Asiático do que com o Médio Oriente, já que árabes e persas começaram a desempenhar um papel mais activo no Índico ocidental durante o declínio do Império Romano. A presença mercantil chinesa no Sudeste Asiático começou a assumir-se como um sério rival para os Asiáticos meridionais, mas também como mais um forte elo na cadeia do Índico, a partir do século X. Entretanto, no século XI, árabes e persas, bem como alguns asiáticos meridionais, começaram a atrair com mais tenacidade a costa somali e swahili da África Oriental para a rede do Oceano Índico. A rápida

²⁹ Jibanananda Daser Sreshtha Kabita (“Os Melhores Poemas de Jibanananda Das”), Calcutta, 1974, pp. 51-52, 65. Tradução de José Vieira de Lima

expansão do Islão pelo Índico entre os séculos XIII e XV teceu um novo padrão de unidade económica e cultural em toda esta vasta arena inter-regional. No século XV, mercadores árabes e indianos, na sua maior parte muçulmanos, mas também alguns hindus e jainistas, estavam na vanguarda da actividade económica marítima desde a costa de Moçambique, a oeste, até às ilhas de Maluco, a leste. Ao mesmo tempo, pregadores sufis, espalhando-se das cidades portuárias para os *hinterlands* agrícolas, teciam um universo comum de atmosfera e sensibilidade religioso-cultural. É o “período da Alta Idade Média”, do século XIV ao século XVI, que Ashin Dasgupta identificou como o pico da actividade marítima indígena na região do Índico³⁰.

Alguns estudos excelentes recentemente produzidos sobre a região nos séculos XVI e XVII ensinaram-nos que as primeiras incursões europeias não alteraram nem minaram, nos seus fundamentos, os princípios de integração económica e social na região³¹. Blair B. Kling e M. N. Pearson caracterizaram esse período como “uma época de parceria” entre europeus e asiáticos, enquanto que Sanjay Subrahmanyam na sua obra sobre o sul da Índia nos séculos XVI e XVII o designou como “uma época de conflito contido”. A obra de Anthony Reid sobre o Sudeste Asiático neste período desenganou-nos quanto a quaisquer noções simplistas de declínio económico e social³². Globalmente, creio que poderemos concordar com Ashin Dasgupta quando diz que “após a primeira abordagem intempestiva”, os portugueses do século XVI “fixaram-se no interior da estrutura e, de certo modo, foram engolidos por ela”. Os ingleses e os holandeses do século XVII também funcionaram até certo ponto “no interior da estrutura indígena e, exceptuando as poucas bolsas na Indonésia reivindicadas pelos Holandeses,

³⁰ Ashin Dasgupta, *Malabar in Asian Trade, 1740-1800*, Cambridge, 1967, p. 7.

³¹ Contudo, C. A Bayly sustentou neste volume, de um modo provocador e persuasivo, que as primeiras incursões europeias foram mais desestruturadoras para a organização política e económica asiática do que tem sido reconhecido pelos historiadores do Oceano Índico.

³² Ver Blair B. Kling e M. N. Pearson (orgs.), *The Age of Partnership: Europeans in Asia before Dominion*, Honolulu, 1979; Sanjay Subrahmanyam, *The Political Economy of Commerce: Southern India, 1500-1650*, Cambridge, 1990; e Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680*, Yale, 1988.

eles constituíam em todo o lado mais um fio na teia do comércio do oceano”³³.

Os historiadores do Oceano Índico, tão acostumados a desafiar os limites das demarcações espaciais, têm-se mostrado, de um modo geral, particularmente hesitantes quanto a atravessar a grande linha divisória temporal do século XVIII. Mas não impediu muitos deles de fazerem asserções ousadas acerca do final decisivo de um milénio na história do Índico. Uns quantos exemplos bastarão. André Wink, na sua introdução a *Al-Hind* distingue “cinco estádios sucessivos” naquilo a que chama um “milénio de expansão islâmica”. O seu esquema localiza o quinto estádio no século XVIII, quando, “finalmente, a posição nuclear da Índia é subordinada ao controlo britânico metropolitano e a rede integrativa das relações do Oceano Índico é destruída”³⁴. K. N. Chaudhuri, no seu clássico *Asia before Europe*, escreveu que o ano de 1750 marca o fim de “um ciclo vital de civilização humana”³⁵. Segundo Ashin Dasgupta, a “mais importante mudança” ocorrida no século XVIII foi “a crescente importância do factor europeu no Oceano Índico e o subsequente rompimento da unidade orgânica de comércio e navegação perto do final do período”³⁶. Também para Kenneth McPherson, “no século XVIII os limites do mundo [do Oceano Índico] estavam a esboroar-se, já que este mundo estava a ser esmagado, física e economicamente, por mercadores e soldados europeus”³⁷. Algo de dramático aconteceu certamente no século XVIII. Contudo, paradoxalmente, o abandono do Índico enquanto arena inter-regional de análise pela maior parte dos historiadores, partindo do princípio de que a sua unidade orgânica havia sido quebrada, dificultou especialmente a dilucidação dos elementos-chave

³³ Dasgupta e Pearson, *India and the Indian Ocean*, pp. 28, 39.

³⁴ André Wink, *Al-Hind: the Making of the Indo-Islamic World*, Volume 1, *Early Medieval India and the Expansion of Islam Seventh to Eleventh Centuries*, Delhi, 1990, p. 3. Ver também André Wink, “Al-Hind: India and Indonesia in the Islamic World-Economy, c. 700-1800”, in *The Ancien Régime in India and Indonesia* (número especial, *Itinerário*, 1988, 1), pp. 33-72.

³⁵ K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge, 1985, p. 211 e passim.

³⁶ Dasgupta e Pearson, *India and the Indian Ocean*, p. 39.

³⁷ McPherson, *The Indian Ocean*, p. 4. Ver também pp. 8, 198-200.

de mudança durante a transição para o colonialismo. Isto, por sua vez, dificultou o desenvolvimento de um método histórico susceptível de perturbar as desacreditadas (e, no entanto, arreigadas) noções de um Ocidente *versus* “os outros” e outras dicotomias associadas. O desafio, quanto a este ponto, consiste em manter operativa, como uma unidade analítica, uma arena inter-regional do Oceano Índico, de interacção económica e cultural, evitando ao mesmo tempo a armadilha de assumir quaisquer teses simplistas e insustentáveis em torno da continuidade.

Um ensaio aprofundado que problematiza efectivamente a questão da inserção colonial na economia política da Índia e, por extensão, do Oceano Índico, centra-se no *portfolio capitalist* de Bayly e Subrahmanyam. O *portfolio capitalist*, uma figura ubíqua na cena indiana desde 1500, é definido como “um empreendedor que acumulava rendimentos, que se envolvia no comércio agrícola local, que dispunha de recursos militares (animais de guerra, armas e mão-de-obra humana), para além de, numa base não propriamente irregular, arriscar apostar no Grande Jogo do comércio do Oceano Índico”³⁸. O começo do processo de erosão de um aspecto significativo do ministério – o comércio marítimo independente – reside, conforme nos é mostrado, na severa competição movida pelo comércio privado europeu na viragem do século XVIII. Um dos beneficiários finais do processo foi uma Universidade situada na costa leste dos Estados Unidos, pois Elihu Yale foi uma figura proeminente entre os comerciantes privados ascendentes dessa altura na costa de Coromandel. Os “nababos” eram diferentes do típico *portfolio capitalist* asiático, a dois níveis: estavam ligados à Companhia e subsequentemente ao estado colonial e, por outro lado, alteraram dramaticamente o volume das remessas de dinheiro britânicas da Índia. Por volta de 1820, dizem-nos Bayly e Subrahmanyam, o Estado da Companhia tinha tomado um conjunto de medidas para cortar o cordão que existia entre comércio e poder político, o qual tinha contribuído para a desagregação dos estados nativos, para além de terem o potencial necessário para ameaçar os colonialistas desde que estes tivessem adquirido poder estatal. Sugerem, em conclusão, que a construção de redes e *portfolios*

³⁸ Sanjay Subrahmanyam e C. A. Bayly, “Portfolio capitalists and the political economy of early modern India”, in Sanjay Subrahmanyam (org.). *Merchants, Markets and the State in Early Modern India*, Delhi, 1990, p. 259.

por expatriados indianos no Sudeste Asiático e no Médio Oriente, numa altura mais tardia do século XIX, foi buscar “muito mais ao ‘modelo chinês’ de intermediação ultramarina do que ao *portfolio capitalism* sul-asiático”³⁹.

Defenderia que, embora houvesse certas analogias entre os padrões chineses e indianos, no que diz respeito ao estabelecimento de laços inter-regionais no Oceano Índico durante este período, a variante indiana continha também algumas das inequívocas marcas da diferença colonial. Poderemos conferir uma maior profundidade e uma mais ampla perspectiva às questões teóricas e temporais na formação da história moderna e pós-moderna do Oceano Índico, se introduzirmos na nossa tela um conjunto de importantes temas conexos que clarificarão os elementos de comparação, continuidade e mudança.

Questões temáticas

Do meu ponto de vista, é indispensável um exame comparativo de três temas, se quisermos dar coerência à nossa compreensão dos períodos colonial e pós-colonial na história do Oceano Índico. Em primeiro lugar, o papel do colonialismo na reestruturação de estados e na redefinição de ideologias de soberania tem uma importância essencial. Vários estudiosos expuseram já a violência que impregnou os processos de formação de estados na Europa dos primórdios da época moderna, e Geoffrey Parker, entre outros, assinalou a exportação da violência para outras paragens, realizada por “nómadas guerreiros [europeus] que pouco diferiam dos mongóis ou dos mogóis”⁴⁰. Em fins do século XVIII e princípios do século XIX, contudo, o carácter da violência de Estado desencadeada pelo poder colonial britânico era qualitativamente diferente da luta armada da época da ascensão e hegemonia mogol. McPherson observou muito correctamente que o “Estado centralizado que foi criado no período colonial era uma inovação política inteiramente inédita na região do Oceano Índico”⁴¹. O seu traço original

³⁹ *Ibid.*, p. 264.

⁴⁰ Geoffrey Parker, *The Military Revolution: Military Innovation and the Rise of the West, 1500-1880*, Cambridge, 1988, p. 115.

⁴¹ McPherson, *The Indian Ocean*, p. 243.

na Índia era um dos maiores exércitos permanentes do mundo, ao estilo europeu, dos que surgiram durante as Guerras Revolucionárias e Napoleônicas. No início do século XIX, os soldados deste exército colonial atravessaram as *kalapani* (águas escuras) para irem combater na ilha de Ceilão em Java e na área do Mar Vermelho. Mais tarde, ainda durante o século XIX, e durante a primeira metade do século XX, o exército indiano da Grã-Bretanha foi usado de um modo ainda mais amplo, em operações imperiais em África, no Médio Oriente, no Sudeste Asiático e na China. A partir de princípios do século XIX, o Estado interferiu na sociedade de forma muito mais profunda do que até então sucedera e reconfigurou várias instituições ao nível da lei, direitos fundiários, religião e alguns costumes. Foi nesta altura que povos errantes em terra se fixaram e sedentarizaram ou foram classificados como “tribos criminosas”, ao passo que os seus congêneres no mar foram designados como “piratas”. A pirataria podia ser uma velha profissão, mas agora via-se impregnada de um novo significado.

A mudança no significado da soberania foi fértil em consequências ainda mais importantes. Os estados pré-coloniais possuíam geralmente um conceito partilhado e enraizado de soberania que ajudara a criar certos espaços autónomos para os habitantes das cidades portuárias. Surat e Aden, por exemplo, tinham feito parte dos grandes impérios mogol e otomano (desembarcados) “e no entanto possuíam autonomia suficiente para não serem indevidamente fustigados pelos seus senhores do interior”⁴². A noção de soberania indivisa e unitária importada da Europa nos termos coloniais representava um afastamento fundamental das ideias de boa governação e legitimidade que haviam sido amplamente espalhadas pelos domínios otomanos, sa-fávidas e mogóis e pelos estados regionais que lhes sucederam. Além disso, os britânicos justapuseram à sua soberania monolítica uma versão particularmente falsificada de soberania, investida nas pessoas de chefes “tradicionais” re-inventados na Índia pós-1857 (Cachemira é um bom exemplo), e estenderam-na aos estados costeiros do Golfo Pérsico e do Mar Arábico, por volta da viragem deste século. Esta soberania concedida a alguns dos xecados como Curzon deixou escapar em 1903, mais não era do que a outra face da moeda em que a

⁴² Dasgupta e Pearson, *India and the Indian Ocean*, p. 13.

supremacia do poder britânico estava claramente gravada. A região do Oceano Índico experimentou então uma mudança profunda no conceito de soberania na época áurea do imperialismo, mudança que permaneceu como o mais envenenado dos legados do colonialismo no período pós-colonial.

O segundo tema a merecer uma investigação rigorosa é o relacionamento do capital asiático intermediário e da mão-de-obra migrante com as estruturas mais amplas do capitalismo para-colonial e colonial. Historiadores da Índia têm salientado a breve confluência de interesses de mercadores e banqueiros nativos com a *East India Company*, confluência que facilitou a transição para o colonialismo⁴³. Todavia, está também a tornar-se claro que a partir do momento em que teve ao seu alcance o poder de Estado, a Companhia, de um modo geral, não parou de fustigar os capitalistas mercantis indígenas no interior da maior parte das regiões indianas. Por outras palavras: houve um declínio significativo na posição da maior parte dos grupos intermediários em cuja colaboração o domínio colonial havia de início assentado. C. A. Bayly, a quem frequentemente é atribuída, de um modo simplista, uma tese de “continuidade”, afirma, no seu artigo conjunto com Subrahmanyam, que os britânicos tinham dado “em 1830 passos consideráveis no sentido de varrerem do campo de permeio” os *portfolio capitalists*⁴⁴. Na realidade, o escalonamento no tempo da erosão destas figuras variou de acordo com o progresso da conquista colonial. Os Seths⁴⁵ Jagat, cuja recheada bolsa contribuíra para a conquista de Bengala em 1757, viram-se forçados, breve recrudescimento dos “nababos” sob o domínio de Mir Kasim, no início dos anos 1760, a pagar o que era devido aos britânicos e a mudarem-se de armas e bagagens da sua mansão de Murshidabad, para, na prática, viverem detidos em Monghyr. Vários financeiros hindus e parsis do comércio e produção de algodão, que tinham ajudado a financiar a tomada do Gujarat pelos britânicos, em 1803, já tinham razões para lamentar a sua aliança nos anos 1810. A família Hotchand, que financiara a tomada britânica de Sind em 1842, pagou pelos seus pecados, fracassando rapidamente na área da marinha

⁴³ Ver C. A. Bayly, *Indian Society and the Making of the British Empire*, Cambridge, 1990.

⁴⁴ Subrahmanyam e Bayly, “Portfolio capitalists”, p. 264.

⁴⁵ Seth: termo hindí que significa “mercadores ricos”, “banqueiros”. [N. T.].

mercante e do comércio marítimo, ainda que os seus membros tivessem sobrevivido como proprietários fundiários e burocratas.

O que precisamos de reconhecer, contudo, é que foi precisamente em certos sectores do comércio marítimo (o aspecto que supostamente teria desaparecido do *portfolio* dos homens do capital indianos no século XVIII), que alguns encontraram oportunidades de obtenção de lucros no século XIX. A ascensão do império omanita, estendendo-se desde Muscate a Zanzibar, no início do século XIX, deu a certas comunidades do Gujarate a abertura de que precisavam para criarem um lucrativo nicho na arena inter-regional do comércio e acumulação de rendimentos do Oceano Índico. Posteriormente, durante esse mesmo século, financeiros e comerciantes indianos seguiram a bandeira imperial britânica para se envolverem naquele que seria talvez um comércio marítimo dependente, mas que, apesar de tudo, lhes permitia criar sectores ou bolsas de domínio local no Sudeste Asiático, na África Oriental e no Médio Oriente. O capital intermediário indiano tinha uma importância crítica nas fronteiras do arroz da Birmânia. Tailândia e Vietname, emprestando dinheiro a trabalhadores nas plantações de borracha da Malásia, às indústrias do açúcar do Natal e das ilhas Maurícias, inicialmente ao comércio de escravos e posteriormente à economia do cravinho em Zanzibar, ao comércio do marfim e à economia do coco e do caju em Moçambique, à economia das pérolas do Golfo e do Mar Vermelho, à economia do café do Iémen e aos bazares do Irão meridional. Para além do seu papel como financeiros, os indianos vendiam químicos para produtos manufacturados (incluindo têxteis) britânicos, indianos e, finalmente, japoneses. Rajat Rav defendeu que a sua longa experiência histórica em “lidar com dinheiro” permitiu que as comunidades especializadas, indiana, chinesa e judaica de Bagdade, se ajustassem à era do capitalismo colonial europeu e dominassem a economia de bazar do Oceano Índico⁴⁶. Embora este argumento apresente uma plausibilidade geral, é necessário fazer umas quantas ressalvas. Os Bhatias e Memons de Kutch que se tinham tornado proeminentes na África Oriental e no Médio Oriente, e os Chettiars de Tamilnad, que alcançaram o primeiro plano no Sudeste Asiático, eram novos grupos dominantes e não as velhas comunidades bancárias de uma época anterior. Em segundo

⁴⁶ Ver Ray, “Asian Capital”.

lugar, precisamos de estar atentos para não apagarmos da história a pertinaz resistência de comunidades ligadas à navegação nos mundos malaio e árabe, embora reconhecendo o domínio que a marinha mercante acabou por exercer nas águas do Índico. Uma ênfase exagerada na relevância ou irrelevância das primeiras artes e ofícios na época da “revolução das comunicações” de fins do século XIX corre o risco de cair num determinismo tecnológico, quando os resultados históricos estavam, na realidade, a ser influenciados por uma interação mais complexa de dominação, colaboração e resistência entre os actores políticos e económicos. Com a excepção isolada dos Sassoons, na era colonial nenhum dos capitalistas intermediários asiáticos foi capaz de penetrar na arena da alta finança. Toda a estrutura intermediária era também vulnerável à eventualidade de um desmoronamento, em consequência das crises nos escalões mais altos da pirâmide capitalista e nas fundações da produção agrária, como viria a verificar-se, com uma expressão dramática, durante a depressão dos anos 1930.

Os chamados modelos indiano e chinês de laços inter-regionais apresentavam diferenças ao nível da forma como os fluxos de capital estavam imbricados com os fluxos de mão-de-obra. No caso dos chineses no Sudeste Asiático, o movimento da mão-de-obra parece ter estado ligado numa relação de dependência com o movimento do capital intermediário. No caso indiano, os dois fluxos surgiam frequentemente muito separados e o Estado colonial desempenhou um papel importante na regulação do movimento da mão-de-obra contratada ao longo do Oceano Índico e também em regiões mais longínquas, incluindo as Caraíbas e as ilhas Fidji. Enquanto o capital e a mão-de-obra chineses na Malásia eram indissociáveis, os trabalhadores Kling e os capitalistas Chettiar eram grupos imigrantes distintos⁴⁷. Os fluxos indianos da era colonial continham também uma componente significativa de profissionais e soldados. O relacionamento destes migrantes com os camponeses e trabalhadores locais foi frequentemente marcado por tensões profundas, e constitui uma das mais importantes sub-tramas na história dos nacionalismos anti-coloniais e pós-coloniais no Sudeste Asiático e em África. O cosmopolitismo ao nível da composição das cidades-porto e dos seus *binterlands* deixou de se traduzir facilmente em

⁴⁷ Ray, “Asian Capital”, p. 522.

cosmopolitismo de atitude na era colonial. As primeiras décadas deste século testemunharam uma aceleração do ritmo dos nacionalismos anti-coloniais nesses locais, mas também uma acentuação de conflitos “comunais” e sectários adjacentes. Esta acentuação não pode ser explicada sem uma abordagem da questão dos fluxos de capital e mão-de-obra inter-regionais que evidenciavam indícios superficiais de continuidade, mas que sofreram uma transformação qualitativa na era colonial.

O terceiro tema que não podemos permitir-nos ignorar é o papel do Islão como uma unidade abrangente nos seus variados adros regionais e culturais. Os historiadores do período pré-moderno e dos primórdios do período moderno do Oceano Índico mostraram que o Islão significara simultaneamente integração e cosmopolitismo nessa vasta região. Precisamos de reconceptualizar as experiências dos encontros muçulmanos com o colonialismo europeu, há muito objectivadas por uma pesada tradição orientalista que sofreu uma séria contestação mas que continua viva. Uma abordagem comparativa de historiadores do Oceano Índico às forças e fraquezas, saltos e fissuras do Islão enquanto ideologia de resistência anti-colonial, nos séculos XIX e XX pode muito bem ser um exercício meritório. Que se terá passado nas mentes dos soldados muçulmanos indianos quando combatiam sob a bandeira imperial britânica e serviam num exército de ocupação em zonas do Médio Oriente? No mesmo período, de que modo os principais pensadores muçulmanos indianos invocavam o Islão para justificarem a sua escrupulosa objecção à guerra? Por que razão tantos indianos se manifestaram profundamente preocupados com o destino do sultão-califa já perto do final da guerra? O movimento Khilafat de 1919 foi, no fim de contas, o primeiro movimento nacionalista de massas que assumiu proporções pan-indianas? O Islão fora um elemento-chave na unidade do Oceano Índico numa época anterior; qual foi o seu papel na época do imperialismo tardio e das suas persistentes sequelas?

Os soldados indianos que tiveram a sorte de servir nas zonas do Médio Oriente onde as bombas não explodiam, ainda podiam exultar com as glórias de símbolos culturais comuns. Como o lanceiro Dafadar Mahomed Khan, do *15th Lancers*, escreveu de Shiraz para Dafadar Mahomed Khan, do *18th Lancers*, estacionado em França, a 16 de Dezembro de 1917: “Tive muita sorte, quando, marchando de Ispahan

para Shiraz, vi o retrato de Rustam e o do rei Dario na encosta de uma montanha. Também vi o santuário de Jamshed e o de Tamas e muitas outras relíquias interessantes com 2500 anos. Também vi o trono de Salomão e o forte de Bairam. Tive a sorte de ver mais lugares sagrados quando cheguei a Shiraz, os santuários do Xequê Sadi, o poeta, de Hafiz e de Xá Chiragh e relíquias de muitos outros dos nossos homens santos”⁴⁸. Em Maio de 1920, uma gravura do Shatt-al-Arab adornava o frontispício da revista *Muslim Bharat*. A mesma revista publicava o célebre poema de Kazi Nazrul Islam, que começava com os perturbantes versos:

*Shatt-al-Arab, Shatt-al-Arab, poot jüge jüge tomar teer.
Shahider lobu, dileerer khun, dbelechhe jekbane Arab beer*⁴⁹.

*Shatt-al-Arab, Shatt-al-Arab, sagradas são as tuas antigas praias.
O sangue de mártires e de bravos foi derramado aqui por heróis árabes.*

Os últimos versos choravam a dor da perda da independência da Índia e do Médio Oriente. Nazrul integrara o exército por um breve período e depois, graças a romances e poemas tendo por cenário as trincheiras de França, os jardins do Irão e os campos de batalha da Mesopotâmia, Turquia e Ásia Central, acabou por ser reconhecido como o poeta-laureado revolucionário de Bengala.

O século XX, na orla do Oceano Índico, testemunhou simultaneamente a opressão e a libertação, uma destruição terrível e uma notável criatividade. Apesar dos conflitos entre entidades rivais (fossem elas impérios, estados-nações, seitas ou comunidades) houve também vozes emanando de culturas dessa região para as quais o Oceano era um símbolo de uma humanidade universal – as suas insondáveis profundezas irmanadas com o seu voo para um infinito sem horizonte. Ou, como Rabindranath Tagore escreveu, num tom melancólico, olhando o espelho do Oceano, a bordo do *Harana Maru* que seguia de Colombo para Marselha em Outubro de 1924:

*Ergue, ó céu, ergue a tua cortina azul, serena,
E eu procurarei entre as estrelas a jóia*

⁴⁸ L/MIL/5/827 (India Office Records and Library, Londres).

⁴⁹ *Nazrul Rachanabali*, Vol. I., Dhaka, 1993, p. 34.

Da grinalda do momento que passa. Procurarei

O sítio de onde vem, por um instante, no Outono.

O brilho crepuscular, de onde desce sobre a terra.

Com a chuva, o jasmim do anoitecer,

E onde a tempestade recebe o seu diadema de luz

Com um súbito clarão⁵⁰.

⁵⁰ *The East in its Feminine Gender: Poems and Songs of Rabindranath Tagore*, traduzidos por Charu C. Chowdhuri e editados por Krishna Bose e Sugata Bose, *a publicar*. (Nota de edição: Tagore, Rabindranath. *Purabi: The East in its Feminine Gender*, Seagull Books, 2008).

LUGARES NO MUNDO DO OCEANO ÍNDICO¹

Michael Pearson

Todos nós assistimos à mudança ao longo do tempo. Porém, preocupamo-nos muito menos com o espaço sobre o qual estamos a escrever. Há uma tendência recente na historiografia geral que pode ser vantajosa para os nossos estudos marítimos. Trata-se da questão do lugar. Este pode ser visto como determinante para aquilo que é designado de viragem espacial nas ciências sociais, incluindo na história. Richard White observou o seguinte:

Não quero ser tão simplista ao ponto de dizer que, se o espaço é a questão, então o movimento é a resposta, mas receio ser quase tão simples assim. Nós produzimos e reproduzimos o espaço através dos nossos movimentos e dos movimentos de bens que enviamos e da informação que trocamos. Outras espécies também produzem o espaço através das suas movimentações. As relações espaciais são estabelecidas através das movimentações de pessoas, plantas, animais, bens e informação.²

Ou, nas palavras de Peter Stearns:

As decisões dos historiadores sociais sobre o enquadramento geográfico, ou regionalização, raramente são tão explícitas como as que

¹ Michael Pearson, “Places in the Indian Ocean World”, *The Journal of Indian Ocean World Studies*, vol. 1, n.º 1, (2017), pp. 4-23. DOI: <http://dx.doi.org/10.26443/jiows.v1i1.28> Copyright © 2017 Michael Pearson, CC BY-NC-SA 4.0. Traduzido e publicado com a autorização de Michael Pearson. Tradução de Ana Correia e Amélia Carvalho.

² Richard White, “What is Spatial History,” *The Spatial History Project*, 1 de fevereiro de 2010, consultado pela última vez a 8 de março de 2017, <http://www.stanford.edu/group/spatialhistory/cgi-bin/site/pub.php?id=29>.

concernem ao enquadramento cronológico, ou periodização. Tal facto é especialmente visível na tendência comum para escolher unidades nacionais em tópicos que vão desde a família aos padrões de trabalho, independentemente de os fatores políticos nacionais terem ou não um peso considerável. As seleções subnacionais, por exemplo os muitos estudos regionais em França, característicos da escola *Annales*, podem ser mais criteriosamente justificadas em termos de coerência interna e especificidade comprovável, embora mesmo aqui possa prevalecer uma certa dose de rotina. Mas a possibilidade da regionalização supranacional, em detrimento das escolhas nacionais, raramente é considerada.³

Os seus colegas “pedem com urgência uma maior interdisciplinaridade, particularmente com geógrafos e antropólogos que deliberadamente investigam questões espaciais e direcionam a atenção para os ambientes físicos.”⁴

Por forma a ilustrar este ponto, permitam-me dizer algo sobre três espaços particulares, nomeadamente, navios, de seguida, zonas costeiras e, finalmente, cidades portuárias. A maior parte dos meus dados data do início da era moderna. No que diz respeito ao primeiro aspeto, a ideia de base é a de que, se vamos escrever sobre o que acontece num navio, devemos ter em conta o tamanho da embarcação. Acontece que tudo é muito exíguo e, além disso, o lugar onde se vivia a bordo era determinado pelo estatuto. Mas será que não se pode dizer mais nada sobre o espaço a bordo de um navio?

Aqui fornecemos apenas alguns exemplos que ilustram o espaço a bordo de diferentes navios. Este não é, de maneira nenhuma, um estudo completo, mas consegue dar-nos uma indicação da quantidade de espaço que as pessoas tinham. O que se segue é um relato de um navio português partindo de Lisboa:

Poucos encontrariam algum consolo a bordo das grandes naus da Carreira da Índia. As imponentes superestruturas alçadas sobre a popa, que albergava os oficiais e os mais abastados, eram constituídas por estreitos meios-convés, feitos com menos de 122 cm entre

³ Peter Stearns, “Introduction to a Special Issue on the Future of Social History,” *Journal of Social History* 39, n.º 1 (2006): 613-614.

⁴ *Ibid.*

o teto e o chão, onde até os fidalgos e os bispos corriam apressadamente como ratazanas em cabines sepulcrais. Entre os mais afortunados estavam o comandante, os mestres e os pilotos, cujas cabines normalmente abriam diretamente para o convés de popa. Centenas de outros tinham de lutar para conseguirem um canto qualquer para si na proa, já quase sem espaço, ou ao lado de um canhão no convés das armas.⁵

Na era moderna, o rácio em navios europeus era de aproximadamente um marinheiro por quatro ou cinco toneladas de capacidade de carga.⁶ Mais concretamente, para os navios mercantes de cabotagem, o rácio era de 15-20 toneladas por tripulante e nos navios da Marinha Real era de duas a três toneladas por tripulante. Naturalmente, os navios mercantes transportavam carga e por isso tinham muito menos espaço para as tripulações, mas, em contrapartida, o número de tripulantes por tonelada era muito mais reduzido.⁷ Para os navios mercantes, em termos gerais, a questão era a de que “normalmente, o alojamento de marinheiros seguia o princípio de que nenhum valioso espaço para carga deveria ser desperdiçado com eles...”⁸

Quando se acrescentava passageiros, o espaço podia ficar muito lotado. Nos navios da Companhia Holandesa das Índias Orientais (VOC⁹), que apenas tinham quarenta ou cinquenta metros de comprimento, existiam em média 180 a 250 pessoas a bordo.¹⁰ Nas naus portuguesas (carracas) a caminho da Índia, estariam amontoadas cerca de

⁵ T. Bentley Duncan, “Navigation between Portugal and Asia in the Sixteenth and Seventeenth Centuries,” in *Asia and the West: Encounters and Exchanges from the Age of Explorations: Essays in Honor of Donald F. Lach*, ed. Cyriac K. Pullapilly e Edwin J. Van Kley (Notre Dame: Cross Roads Books, 1986), 3-5. Para um relato contemporâneo, ver J.H. van Linschoten, *The Voyage of John Huyghen van Linschoten to the East Indies*, 2 vols. (London: Hakluyt Society, 1885), 2: 231-233.

⁶ David Kirby e Merja-Liisa Hinkkanen, *The Baltic and North Seas* (London: Routledge, 2000), 189.

⁷ N.A.M. Rodger, *The Wooden World, An Anatomy of the Georgian Navy* (London: Collins, 1986), 26, 44-45, 48-52, 97-98 & 318-321.

⁸ Heide Gerstenberger, “Shipboard Life,” in *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, 4 vols. (Oxford: Oxford University Press, 2007), 3: 535.

⁹ Nota de tradução: *Vereenigde Oostindische Compagnie*.

¹⁰ Jaap R. Bruijn e Els S. van Eyck van Heslinga, “Mutiny: Rebellion on the Ships of the Dutch East India Company,” *The Great Circle* 4 (1982): 1-3.

600 pessoas, em galeões estariam talvez 400.¹¹ A maior parte das pessoas viajava em extremo desconforto. Até as elites instaladas nas superestruturas na popa se acomodavam em meios-convés estreitos, com apenas cerca de um metro entre o teto e o chão. A vida era extraordinariamente apertada e desconfortável. Como Jacques-Henri Bernardin de Saint-Pierre observou num navio, em 1768, a tripulação, “o homem em estado bruto,” era “alojada debaixo da proa e entre os convés, uma prisão sombria onde não se consegue ver nada.”¹² Do mesmo modo, nos navios VOC, o lugar onde se vivia revelava muito claramente a hierarquia estabelecida. Os que iam a bordo eram o mestre, outros oficiais tais como imediatos e tenentes, seguidos de suboficiais, artesãos marítimos como o fabricante de velas, o encarregado do navio e o contramestre, e, por fim, a maioria, os marinheiros, e ainda, nos navios de guerra, os soldados e os fuzileiros navais. O comandante e os oficiais viviam e trabalhavam na popa do navio. Os marinheiros ficavam na parte dianteira e os soldados ficavam nos convés inferiores. Conforme refere Jaap R. Bruijn, “em suma, havia uma divisão clara; cada grupo tinha o seu próprio espaço.”¹³ Esta alocação de espaço representa, então, agrupamentos visivelmente sociais bem como relações sociais.

Temos vários exemplos específicos para o demonstrar. O *Victory*, de Nelson, tinha uma tripulação de 850 homens num navio de 69 metros de comprimento. As redes de dormir, no convés inferior das armas, eram penduradas em ripas fixas nas traves suspensas, com intervalos de 41 centímetros. Apesar de ser apertado, o espaço de cada homem era efetivamente duplicado, porque metade da tripulação trabalhava enquanto os outros dormiam. Isto aplicava-se a talvez 500 membros da tripulação. Por seu turno, o almirante tinha uma suíte com quatro

¹¹ Anthony R. Disney, “The World of Long-Distance Voyaging in the Seventeenth Century: the Lisbon-Goa fleet of 1629 as a Case Study,” in *Studies in Maritime History*, ed. K.S. Matthew (Pondicherry: Pondicherry University Press, 1990), 146; Lin-schoten, *Voyage of John Huyghen*, 1: 10.

¹² Jacques-Henri Bernardin de Saint-Pierre, *Journey to Mauritius*, trad. Jason Wilson (Oxford: Signal Books, 2002), 68 & 75.

¹³ Jaap R. Bruijn, “Seafarers in Early Modern and Modern Times: Change and Continuity,” *International Journal of Maritime History* 17 (2005): 2-3.

compartimentos, um reflexo evidente das distinções de classe.¹⁴ O navio do tenente Bligh, o famoso *Bounty*, transportava 45 homens num navio de 27,7 metros de comprimento. A grande cabine à ré, normalmente reservada para o alojamento do comandante, foi aumentada para um terço do comprimento do navio, por forma a abrigar os vasos para as plantas da fruta-pão. As tábuas com buracos para os vasos formavam um segundo convés dentro da cabine e o chão estava revestido por uma cobertura de chumbo para evitar que o excesso de água vazasse para o convés abaixo. Foram instalados tubos que levariam a água para contentores situados abaixo, para que fosse reutilizada. Em suma, havia espaço para 626 vasos na cabine. Uma grande caldeira a carvão foi também instalada de maneira a que as plantas não congelassem quando o navio estivesse a navegar em latitudes mais frias.¹⁵ O navio de Cook, o *Endeavour*, tinha cabines com cerca de dois metros quadrados para este e para os representantes da Sociedade Real, liderada por Joseph Banks. Cada marinheiro tinha cerca de 35,5 centímetros, nos quais podia pendurar a sua rede à noite, enquanto um oficial teria uma cama de lona basculante com cerca de 46 centímetros de espaço próprio.¹⁶

A informação de que dispomos sobre veleiros asiáticos é mais escassa. Nos dhows¹⁷ de longo curso, os baghlahs¹⁸ e os boums¹⁹, as capacidades de carga variavam entre 150 e 500 toneladas e as tripulações entre 20 e 70 homens. O rácio é, assim, de 10 marinheiros para 75 toneladas. Em dhows mais pequenos, de curta distância, com cerca de 40-75 toneladas, a tripulação seria de seis a doze elementos. Assim, os navios de maior porte eram mais vantajosos em termos de economia de escala.²⁰ No dhow de Alan Villiers, o *Triumph of Righteousness*, este

¹⁴ “Images of The Great Cabin on HMS Victory,” <http://hmsvictory.com/> (sítio descontinuado).

¹⁵ “HMS Bounty,” Pitcairn Islands Study Center, consultado a 8 de março de 2017, <http://library.puc.edu/pitcairn/bounty/bounty.shtml>.

¹⁶ “Endeavour,” Australian National Maritime Museum, <http://www.anmm.gov.au/webdata/resources/pdfs/vessels/Endeavour.pdf> (sítio descontinuado).

¹⁷ Nota de tradução: Veleiros de diferentes tipologias utilizados no Oceano Índico.

¹⁸ Nota de tradução: Dhow tradicional de alto mar.

¹⁹ Nota de tradução: Uma tipologia de dhow de grandes dimensões.

²⁰ Yacoub Yusul Al-Hijji, *Kuwait and the Sea: A Brief Social and Economic History*, trad. Fahad Ahmad’Isa Bishara (London: Arabian Publishing, 2010), 36, 52 & 95.

partilhava o convés da popa com o comandante, o imediato, os dois timoneiros e vários mercadores. O navio era um boum com cerca de 150 toneladas e tinha uma tripulação de 27 homens. Acrescentando 180 passageiros ficava muito lotado, mas a informação era que poderia comportar até 250 passageiros. Villiers fez os seus cálculos e concluiu que havia espaço real no convés, incluindo o convés da popa, com cerca de 204 metros quadrados. Isto dava a cada passageiro cerca de 1,1 metros quadrados de espaço que, segundo ele, era muito mais do que precisavam. Normalmente, as mulheres não eram contabilizadas, permanecendo isoladas em condições exíguas e esqueléticas numa cabine debaixo da popa.²¹

Dois relatos contemporâneos de outros navios asiáticos apresentam diferenças consideráveis. No início do século catorze, Ibn Battuta encontrou em Calecute uma vasta gama de embarcações vindas de Java, Ceilão, Maldivas, Iémen e da província iraniana de Fars. No entanto, as maiores eram treze embarcações chinesas. O seu relato como testemunha ocular menciona navios realmente muito grandes. Segundo Battuta, designavam-se de juncos e tinham até 12 velas e 1000 homens a bordo – 600 marinheiros e 400 arqueiros e outros soldados. Os remos eram tão largos como os mastros dos dhows que ele conhecia, e em cada um trabalhavam 10 ou 15 homens. O navio tinha quatro convés, com cabines, suítes e salões para mercadores. Cada conjunto de divisões (constituído por vários quartos e uma latrina) podia ser fechado pelo seu ocupante, que poderia levar consigo escravas e esposas. Frequentemente um homem podia viver na sua suíte, incógnito para os outros a bordo, até que se encontrassem na chegada a alguma cidade.²²

²¹ Alan Villiers, *Sons of Sinbad: An Account of Sailing with the Arabs in the Dhows, in the Red Sea, around the Coasts of Arabia, and to Zanzibar and Tanganyika; Pearl in the Persian Gulf; and the Life of the Shipmasters, the Mariners, and Merchants of Kuwait* (New York: C. Scribner's Sons, 1940), 20, 32, 69 & 71; Al-Hijji, *Kuwait and the Sea*, 71.

²² Ibn Battuta, *The Travels of Ibn Battuta: AD 1325-1354*, trad. H.A.R. Gibb (Cambridge: Hakluyt Society, 1994), 4: 813-814. Todavia, em Roderich Ptak, "China and Portugal at Sea: The Early Ming System and the Estado da Índia Compared," *Revista de Cultura* 13/14 (1991): 24, o autor refere que é duvidoso que os navios chineses do século quinze tivessem mais de 100 metros de comprimento. Ver também Ma Huan, *The Overall Survey of the Ocean's Shores*, trad. J.V.G. Mills (Cambridge: Hakluyt Society, 1970), 303-310. Para discussões mais aprofundadas sobre este assunto, ver Joseph Needham, *Science and Civilization in China*, 4 vols. (Cambridge: Cambridge University Press, 1954-2000), esp. volume 4, partes 1 e 3; e Gang Deng,

Finalmente, Alexander Hamilton deixou-nos um relato sobre os navios no rio Indo, que possui grande extensão de navegabilidade. Hamilton escreveu o seguinte:

as suas Embarcações chamam-se Kifties, de vários tamanhos. A maior é capaz de transportar cerca de 200 Tonéis. São embarcações planas e, em cada lado, há Cabines desde a Proa até à Popa, suspensas a cerca de 60 centímetros; e em cada Cabine, há uma cozinha e um lugar de despejo, que vai ter diretamente à Água.²³

E assim se esgotam os relatos pontuais acerca de tamanhos e alojamentos. O aspeto mais evidente é o de que o espaço nos primeiros navios modernos era limitado e refletia as divisões de classe. Quando olhamos para o espaço social de um navio da era moderna no Oceano Índico, o próprio espaço assume-se como um elemento crucial. Greg Denning sugere que o que aconteceu no *Bounty* esteve diretamente relacionado com a organização espacial do navio. De facto, Denning observa genericamente que “muito do meu trabalho diz respeito a espaços, simbólicos e reais, e à forma como eles moldam o comportamento humano.”²⁴ Doreen B. Massey também escreveu extensamente sobre isso.²⁵ Simbolicamente, as disposições do espaço dizem muito acerca dos agrupamentos sociais e das relações sociais ou, como Georg Simmel afirmou em 1896: “todas as interações sociais podiam ser caracterizadas pelo seu relativo grau de proximidade e distância entre indivíduos e grupos.”²⁶ No livro *The Production of Space*, Henri Lefebvre argumenta que existem diferentes níveis de espaço, desde o espaço natural (o “espaço absoluto”), até espacialidades mais complexas, cuja relevância se

Chinese Maritime Activities and Socioeconomic Development, c. 2100 B.C.-1900 A.D. (Westport: Greenwood Press, 1997).

²³ Alexander Hamilton, *A New Account of the East Indies*, 2 vols. (London: Argonaut Press, 1930), 1: 76.

²⁴ Greg Denning, “Deep Times, Deep Spaces: Civilizing the Sea,” in *Sea Changes: Historicizing the Ocean*, ed. Bernhard Klein e Gesa Mackenthun (New York: Routledge, 2004), 21.

²⁵ Doreen B. Massey, *Space, Place, and Gender* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1994).

²⁶ David Fearon, “Georg Simmel, The Sociology of Space,” *CSISS Classics*, 2004, consultado a 8 de março de 2017, <http://escholarship.org/uc/item/7s73860q#page-1>

produz socialmente (“o espaço social”).²⁷ Constatamos, ainda, que Michel Foucault, no seu estudo sobre o espaço intitulado “Different Spaces,” termina com um olhar nostálgico, retrocedendo até à grande era colonial da navegação marítima e do navio como um tipo extremo de heterotopia:

Um pedaço de espaço flutuante, um lugar sem lugar, que vive entregue a si próprio, fechado em si próprio e que, ao mesmo tempo, é dado à infinita extensão do oceano e que vai de porto em porto, de bordel em bordel, chegando até às colónias em busca dos mais preciosos tesouros que permanecem esperando nos seus jardins; assim se vê porque é que, para a nossa civilização, desde o século dezasseis até aos nossos tempos, o navio tem sido, simultaneamente, não só o maior instrumento de desenvolvimento económico...mas o maior manancial da imaginação.²⁸

Estes comentários podem ajudar-nos a ir além das questões óbvias sobre espaço exíguo e sobre as reflexões das divisões sociais. Por exemplo, no relato seminal de Dening sobre o infame motim no *Bounty*, o autor argumenta que as tensões que irromperam entre a tripulação no Pacífico tiveram as suas origens na geografia específica do navio ou, pelo menos, na maneira como os espaços da embarcação eram percebidos pela tripulação e pelos oficiais do navio.²⁹ No navio de Bligh, 45 homens estavam amontoados num navio com 27,7 metros de comprimento por sete de largura.³⁰ Nem mesmo Bligh tinha espaço para se esticar, uma vez que a cabine estava tomada por vasos de fruta-pão. O argumento de Dening é o de que esta questão física tinha consequências importantes para a viagem do *Bounty*. Os navios são construídos e preparados para apresentarem uma hierarquia social convencional e ordenada: lugar, espaço e poder estão tradicionalmente alinhados. Bligh foi privado do próprio simbolismo espacial dessa autoridade (embora

²⁷ Henri Lefebvre, *The Production of Space*, trad. Donald Nicholson-Smith (Oxford: Blackwell, 1991).

²⁸ Michel Foucault, *Madness and Civilization* (London: Routledge, 1989), 184-185.

²⁹ William Hasty e Kimberly Peters, “The Ship in Geography and the Geographies of Ships,” *Geography Compass* 6, n.º 11 (2012): 664.

³⁰ “HMS Bounty,” Pitcairn Islands Study Center, consultado a 8 de março de 2017, <http://library.puc.edu/pitcairn/bounty/bounty.shtml>.

fosse tenente e não comandante) da qual se esperava que viesse a fazer uso.³¹

Dening observa incisivamente que “o espaço e a linguagem utilizados para o descrever são aquilo que faz o navio.”³² De facto, no caso do *Bounty*, ele sugere que os antagonismos que surgiram a bordo do navio foram o reflexo de uma rígida hierarquia espacializada e também do discurso que a sustentava.³³

Apresenta-se, de seguida, uma afirmação de Robert Foulke sobre a diferença entre os espaços terra e mar:

Uma vez comprometidos com o mar aberto, os seres humanos ficam irrevogavelmente confinados ao minúsculo mundo da embarcação numa vasta zona circundante. Esse mundo inverte muitas realidades físicas e sociais. Em terra, os seres humanos saudáveis desejam movimento corporal e através dele ganham uma sensação de liberdade e de poder, nomeadamente em atividades como andar, correr, dançar ou esquiar. No mar, o movimento é imposto ao indivíduo, com efeitos temporários, mas debilitantes. Uma vez mais, muitos indivíduos em terra podem unir-se a grupos ou abandoná-los à sua vontade, mas no mar todos estão comprimidos numa única, imutável sociedade, tradicional e sensatamente marcada por uma rígida hierarquia. Frequentemente, é possível escolher uma vida solitária em terra ou, pelo menos, regular o contacto com os outros, mas no mar o isolamento absoluto da embarcação torna inevitável a adaptação à sociedade fixa a bordo. Neste mundo fragmentário e fechado em si próprio, os navegadores têm tempo disponível ... vivem num elemento instável que mantém a sua casa num movimento constante, por vezes acalmando-os com uma falsa sensação de segurança, outras vezes ameaçando destruí-los.³⁴

Diz-nos, ainda, Rabindranath Tagore:

³¹ Michael Titlestad e Pamela Gupta, “Introduction: The Story of the Voyage,” *South African Historical Journal* 61, n.º 4 (2009): 674.

³² Greg Dening, *Mr. Bligh's Bad Language: Passion, Power and Theatre on the Bounty* (Cambridge: Cambridge University Press, 1992), 19.

³³ *Ibid.*, 81.

³⁴ Robert Foulke, “Odysseus's Oar,” in *Maritime History as World History*, ed. Daniel Finamore (Gainesville: University Press of Florida, 2004), 190-191.

Parece que o navio rasgou um pedaço do mundo doméstico enquanto navegava para longe da costa. Em terra as pessoas têm a oportunidade de preservar a distância entre si, mas aqui o espaço é limitado, as pessoas vivem muito próximas umas das outras. E, no entanto, é difícil conhecê-las. Todas as vezes antes de embarcar no navio, este pensamento oprime a minha mente – esta distância da proximidade, esta associação sem companheirismo.³⁵

Esta afirmação descreve, talvez, um hiato demasiado grande entre o navio e a costa, pelo que “devemos ter em mente que, na altura, o espaço alocado era mais ou menos igual às condições com que muitos trabalhadores rurais e empregados em terra tinham que se contentar.”³⁶ Do mesmo modo, como observado por Sarah Moss, vários historiadores comentaram que os navios são aquilo que o sociólogo Erving Goffman definiu como ‘instituições totais’, lugares como os asilos e as prisões, onde os reclusos estão completamente enclausurados e, dentro dessa clausura, completamente públicos. Uma instituição total pode ser definida como o lugar de residência e trabalho onde um grande número de indivíduos em idênticas circunstâncias, afastados da sociedade mais ampla durante um período de tempo considerável, em conjunto, conduzem uma parte da vida confinada e formalmente dirigida. Embora tenha sido contestado e problematizado, o conceito de instituição total aplica-se com pertinência ao caso dos navios no mar, onde a simples e importante construção binária dentro/fora será sempre válida.³⁷

Bernhard Klein e Gesa Mackenthun referem que existe “um novo interesse nas condições de vida e nas experiências culturais dos homens e mulheres que partem para o mar.”³⁸ Do livro *Black Atlantic*,³⁹

³⁵ Rabindranath Tagore, *The Diary of a Westward Voyage*, trad. Indu Dutt (Bombay: Asian Publishing House, 1962), 12.

³⁶ Gerstenberger, “Shipboard Life,” 535.

³⁷ Goffman in Sarah Moss, “Class War and the Albatross: The Politics of Ships as Social Space and The Rime of the Ancient Mariner,” in *Fictions of the Sea: Critical Perspectives on the Ocean in British Literature and Culture*, ed. Bernhard Klein (Aldershot: Ashgate, 2002), 79-80.

³⁸ Bernhard Klein e Gesa Mackenthun, “Introduction: The Sea is History,” in *Sea Changes: Historicizing the Ocean*, ed. Bernhard Klein e Gesa Mackenthun (Aldershot: Ashgate, 2002), 4.

³⁹ Paul Gilroy, *The Black Atlantic: Modernity and Double-Consciousness* (Harvard: Harvard

de Paul Gilroy, retiram a citação de que o navio é “um sistema vivo, microcultural e micropolítico em movimento”, e prosseguem dizendo que “À luz de muita desta investigação inovadora, os oceanos e os navios podem agora ser novamente avaliados como espaços e locais de conflito cultural, bem como – de modo crucial ainda que menos obviamente visível – de cooperação.”⁴⁰ Então, precisamos de desviar “a nossa atenção dos continentes como entidades geográficas determinantes para o próprio oceano como um espaço cultural híbrido.”⁴¹

Em suma, torna-se evidente que uma reflexão sobre o espaço pode conduzir mais além das questões óbvias relacionadas com condições exíguas e manifestações de hierarquia, com vista a destacar o potencial de uma visão holística do navio, encontrando cooperação e quer conflito, vendo toda a sociedade aquática como um sistema cultural e contemplando o simbolismo espacial do navio.

Vejamos agora um tipo de espaço diferente, um espaço geográfico.⁴² Tenho escrito extensamente sobre a sociedade litoral como uma zona transitória e fungível, que não é nem terra, nem água.⁴³ O que eu gostaria de acrescentar agora é o conceito de ecótono. Trata-se de um termo biológico que denota uma zona de transição entre sistemas ecológicos adjacentes, ou onde dois ou mais ecossistemas se cruzam. O argumento é o de que, durante a maior parte da história, a costa era um ecótono clássico, com terra e mar misturando-se. Contudo, nos dois

University Press, 1995).

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ *Ibid.*

⁴² O que se segue baseia-se em grande medida no trabalho de John Gillis, a quem sou grato não apenas pelas suas publicações, mas também pela correspondência e pela amizade durante a última década. Esta secção inspira-se na comunicação que apresentei numa conferência organizada por Rila Mukherjee, intitulada “Territoriality in Coastal Societies” (“Territorialidade em sociedades Litorâneas”), que teve lugar em Calcutá, em janeiro de 2015.

⁴³ Michael Pearson, “Littoral Society: The Concept and the Problems,” *Journal of World History* 17, n.º 4 (2006): 353-373.

últimos séculos, aproximadamente, a costa tem sido territorializada e o ecótono tem sido transformado ou destruído.

O conceito de ecótono tem estado na ordem do dia há já algum tempo e é amplamente utilizado por biólogos e estudiosos do ambiente. Este neologismo é uma combinação de eco(logia) e tom, com origem na palavra grega para tensão. Trata-se, então, de um lugar onde as ecologias estão em tensão ou, de forma mais geral, um ecótono é uma área de transição entre duas ou mais comunidades ecológicas. Os ecótonos ocorrem num amplo espectro de escalas espaciais e temporais. Podem ser restritos ou amplos; podem ainda ser locais, como na zona entre um campo e uma floresta, ou regionais, tal como a transição entre a floresta e o prado.

Sobretudo, a cronologia é um aspeto central e deve levada em consideração naquilo que Richard White designou por ‘movimento’. A identificação de um ecótono depende do período de observação das interações entre dois habitats. Uma zona de transição entre a água e a terra varia à escala de dias, estações, anos e décadas. Um ecótono ribeirinho pode parecer estreito durante o verão, maior se tivermos em conta um ciclo anual, e bastante grande se incluirmos a inundação de um século e os seus efeitos. Muitas outras características, incluindo a espacial, variarão em conformidade.

O ecótono em que estou interessado é, naturalmente, a costa, o litoral, a margem (*marge*). Esta é definida como “uma borda ou fronteira de algo; especialmente uma margem do rio, uma costa.”⁴⁴ Daqui, sou levado a concluir que a versão terrestre correspondente é a marca de fronteira, e direi um pouco mais sobre isto quando verificarmos que a área da marca de fronteira já desapareceu. Uma marca de fronteira é, naturalmente, uma versão histórica e política de um ecótono, e o seu término coincide com o término da costa sob a forma de um ecótono, que é o meu tema principal e ao qual regressarei num minuto.

Uma marca de fronteira é o tampão que os estados pré-modernos deixaram entre si; é portanto um ecótono, uma área de transição entre dois estados. Neste caso, o ecótono é naturalmente político, mais do que biológico ou ambiental. Alguns exemplos serão suficientes para mostrar como os estados pré-modernos não tinham as fronteiras

⁴⁴ Oxford English Dictionary, 3.^a ed., s.v. “marge.”

lineares fixas que encontramos hoje em dia. De acordo com Zoltán Biedermann:

Os reinos do Sri Lanka, no século dezasseis, definiam-se pela sua capacidade de ‘irradiar’ poder a partir de lugares centrais através de um espaço interior frequentemente pouco povoado. Como Sheldon Pollack afirmou relativamente à construção do império indiano, não era tanto o centro que se expandia para se estabelecer militar e administrativamente (i.e. territorialmente) em regiões progressivamente mais remotas... mas antes aqueles locais distantes que, num momento ou noutro, aceitariam prestar homenagem a uma entidade política que se apresentasse como um centro política e culturalmente atrativo.⁴⁵

Não há necessidade de desenvolver este ponto, mas se considerarmos brevemente o caso do sultanato de Guzerate vemos que as fronteiras deste estado não estavam claramente definidas, eram antes uma marca de fronteira, um ecótono. Guzerate era constituído, na realidade, por duas áreas. Uma era aquela que os portugueses mais informados designavam de Cambaia, a área que circunda o Golfo de Cambaia até à linha de contorno dos 50 metros. As suas fronteiras eram bastante rígidas e, sob o domínio dos mogóis, esta área pagava rendas sobre as terras comunitárias. Para além desta, havia uma grande região onde os rajaputes⁴⁶, então dominantes, apenas pagavam quando eram obrigados. Esta diferença reflete-se na terminologia utilizada nas crónicas persas, onde a área central é um vilaiete⁴⁷ e as áreas fronteiriças são normalmente descritas como apêndices, muzafat.⁴⁸ Compare-se esta situação no Sri Lanka e em Guzerate, e, na realidade, em qualquer outro “estado” pré-moderno com a busca voraz por lealdade do estado nação moderno.

⁴⁵ Zoltán Biedermann, *The Portuguese in Sri Lanka and South India: Studies in the History of Diplomacy, Empire and Trade, 1500-1650* (Wiesbaden: Harrassowitz, 2014), 81.

⁴⁶ Nota de tradução: Clãs patrilineares localizados no centro e norte da Índia.

⁴⁷ Nota de tradução: Divisão administrativa.

⁴⁸ Michael Pearson, *Merchants and Rulers in Gujarat* (Berkeley: University of California Press, 1976), 61-64.

Virando a nossa atenção para a costa, podemos ser um pouco mais específicos. Os biólogos marinhos dividem a região intertidal (zona entremarés) em três zonas (baixa, média e alta), baseando-se na exposição média geral da zona. A zona intertidal baixa, que faz fronteira com a zona subtidal rasa, apenas é exposta ao ar na menor das marés baixas e é primariamente de caráter marinho. A zona intertidal média é regularmente exposta e submersa por marés médias. A zona intertidal alta apenas é coberta pela maior das marés altas, permanecendo a maior parte do tempo como habitat terrestre. A zona intertidal alta faz fronteira com a zona de respingo (a região acima do nível mais alto da preia-mar, mas que recebe salpicos das ondas). Em faixas costeiras expostas a forte ação das ondas, a zona intertidal será influenciada pelas ondas, dado que a pulverização resultante da rebentação ampliará a zona intertidal.⁴⁹

Tenho utilizado frequentemente o conceito de *ressac* (rebentação) quando escrevo sobre a costa. O termo é de Jean-Claude Penrad e refere-se ao violento movimento tríplice das ondas, revolvendo-se sobre si próprias ao rebentar contra a costa. Penrad utiliza esta imagem para ilustrar a forma como os movimentos de vaivém do oceano espelham as influências do litoral e do interior, colidindo entre si, tal como as ondas. Estamos a descrever um ecótono clássico. Vejamos outro exemplo: Françoise Vergès escreve sobre “os intermináveis movimentos das ondas nas zonas costeiras da ilha, que trazem novos elementos ao mesmo tempo que retiram os elementos antigos. A linha da costa vai sendo alterada, a erosão afeta-a, mas o oceano, com o seu movimento, adiciona novos depósitos.”⁵⁰ Considere-se, ainda, o seguinte: Kuntala Lahiri-Dutt e Gopa Samanta escrevem sobre as *chars*, ilhas no rio Damodar que surgem devido a depósitos de aluvião. Elas podem aparecer e desaparecer muito rapidamente, constituindo,

⁴⁹ Ver James M. Acheson, “Anthropology of Fishing,” *Annual Review of Anthropology* 10, n.º 1 (1981): 275-316.

⁵⁰ Françoise Vergès, “Indian-Oceanic Creolizations: Processes and Practices of Creolization on Réunion Island,” in *Creolization: History, Ethnography, Theory*, ed. Charles Stewart (Walnut Creek: Left Coast Press, 2010), 133-152. Agradeço a Fernando Rosa por esta referência.

assim, um ambiente muito incerto para os seus colonos. Estes são lugares de permeio, não são nem terra, nem água.⁵¹

Antes da era do Antropoceno, ou seja, há cerca de 200 anos, os habitantes litorâneos eram simultaneamente terrestres e marítimos. Era uma cultura anfíbia. Michel Mollat aborda a questão da colheita de molho ou algas marinhas para fazer fertilizante, que hoje também serve para fornecer variados elementos para certos produtos alimentares. Mas, diz ele, esta atividade localizada por definição exatamente na beira-mar não faz com que o agricultor que recolhe as algas se transforme em marinheiro: ao contrário, ele é simultaneamente terrestre e marítimo. O mesmo acontece também com o indivíduo que recolhe seixos para a construção de materiais, ou areia para fazer vidro, ou ainda o que extrai sal no litoral.⁵²

J.C. Heesterman enfatizou que “o litoral forma uma zona de fronteira que não está lá para separar ou fechar mas, ao invés, encontra o seu sentido na permeabilidade.”⁵³ Fernand Braudel escreveu de forma sugestiva acerca da sociedade litorânea, sublinhando que esta se orienta tanto para terra como para o mar. A vida na costa do Mediterrâneo está

...ligada à terra, a sua poesia é mais do que semi-rural, os seus marinhos podem tornar-se camponeses com as estações; é o mar das vinhas e das oliveiras, assim como é o mar das galés de longos remos e dos navios de mercadores, e a sua história não pode ser separada da história das terras que a circundam, assim como o barro não pode ser separado das mãos do oleiro que lhe dá forma.⁵⁴

John Gillis tem muito a dizer sobre isto no seu excelente livro *Human Shore*. Pescadores e agricultores sobrepuseram-se. “Pesca e agricultura, pecuária e jardinagem tinham-se desenvolvido em conjunto... O peixe e o marisco combinavam-se com a carne e com plantas

⁵¹ Kuntala Lahiri-Dutt e Gopa Samanta, *Dancing with the River: People and Life on the Chars of South Asia* (New Haven: Yale University Press, 2013).

⁵² Michel Mollat du Jourdin, *Europe and the Sea* (Oxford: Blackwell, 1993), 133.

⁵³ J.C. Heesterman, “Littoral et Intérieur de l’Inde,” *Itinerario* 4, n.º 1 (1980): 89.

⁵⁴ Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, 2 vols. (London: Collins, 1972), 1: 17. [Nota de tradução. Versão portuguesa: Fernand Braudel, *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*, Lisboa: Dom Quixote, 1983-1984. – 2 vol.].

comestíveis para produzir comida.”⁵⁵ Ou “os ameríndios tinham um pé no barco e outro no campo.”⁵⁶

Assim, o conceito de ecótono pode ser extremamente frutífero, não só para descrever o litoral antes da era do Antropoceno, mas também para esclarecer o que aconteceu posteriormente. Se antes os habitantes da costa podiam ser não apenas agricultores mas também pescadores, agora são um ou outro, não ambos. De igual forma, o mar foi territorializado, ou talvez continentalizado, o que se traduz na criação de zonas económicas exclusivas (ZEE), assim pondo fim ao período secular em que o mar era o *mare nullius*.

Conforme afirmado por um governante de Makassar, “Deus fez a terra e o mar; a terra, Ele dividiu-a pelos homens, e o mar, Ele deu-o inteiro. Nunca se ouviu dizer que alguém fosse proibido de navegar os mares.”⁵⁷ De facto, Hugo Grotius escreveu que o oceano “não pode ser agarrado, nem fechado; não, ao invés, ele possui a terra, não é possuído por ela.”⁵⁸ Nos últimos 200 anos, este processo inverteu-se. O mar foi continentalizado. Há muito que a terra foi parcelada e dividida e se encontra claramente identificada como propriedade privada ou pública. Hoje em dia, isto está a acontecer ao mar, à medida que os estados estendem os seus limites piscatórios e as suas zonas económicas exclusivas; e acontece porque os urbanistas modernos, utilizando técnicas de navegação por satélite, conseguem agora desenhar linhas no oceano para mostrar as fronteiras, tal como em terra.

Existem outras maneiras de ver o fim do ecótono. Conforme referi anteriormente, os habitantes litorâneos costumavam ser anfíbios. Os marinheiros normalmente provinham das mesmas famílias durante muitas gerações. Nos nossos dias, os marinheiros são apenas operários que trabalham no mar, que poderiam também estar num local de construção, ou numa fábrica. Em 1922, Alan Villiers, um homem com vasta

⁵⁵ John Gillis, *The Human Shore: Seacoasts in History* (Chicago: University of Chicago Press, 2012), 25.

⁵⁶ *Ibid.*, 89.

⁵⁷ Anthony Reid, “The System of Trade and Shipping in Maritime South and Southeast Asia, and the Effects of the Development of the Cape route to Europe,” in *The European Discovery of the World and its Economic Effects on Pre-Industrial Society, 1500-1800*, ed. H. Pohl (Stuttgart: F. Steiner, 1990), 73.

⁵⁸ Hugo Grotius, *The Freedom of the Seas* (Oxford: Oxford University Press, 1916), 94.

experiência náutica, trabalhava num navio a vapor. O trabalho era monótono e repetitivo, de tal forma que ser marinheiro a bordo era ‘apenas uma forma de laborar’. De igual modo, as tradicionais comunidades piscatórias estão agora desalojadas devido aos enormes navios-fábrica. As tripulações nos agigantados navios petroleiros, cargueiros e graneleiros são apenas um punhado, comparativamente às tripulações dos antigos veleiros. As minhas entrevistas com os oficiais que trabalham a bordo destes navios revelaram que estes passavam pouco tempo em terra, sendo comum levarem as suas famílias consigo. A comida a bordo destes gigantes é idêntica à que comeriam em terra, com churrascos todas as sextas-feiras. A TV por satélite e os filmes também replicam a vida em terra. Os métodos modernos de manuseamento de carga, *roro* (*roll on roll off*), indicam que estes navios e as suas tripulações passam muito pouco tempo no porto, por vezes apenas algumas horas e, no máximo, alguns dias. De facto, habitualmente ninguém vai a terra. Nos molhes gigantescos, durante o carregamento dos graneleiros ou dos petroleiros, o navio permanece afastado da costa, ligado à terra apenas por uma linha ferroviária ou por um gasoduto. Assim, a tradicional cidade portuária, com os seus bares e bordéis, quase desapareceu. Os portos marítimos já não fazem parte de uma zona costeira com populações características. Na verdade, os portos marítimos hoje em dia são apenas litorâneos em termos da sua localização. A orla marítima já não é um ecótono onde os ambientes se conectam, se desafiam e se revigoram mutuamente.⁵⁹

Talvez a evidência mais cabal da destruição do ecótono, da dominação do território, da terra, sobre a água sejam os atuais habitantes das zonas costeiras. Outrora inextricavelmente ligada ao mar, e daí retirando a sua subsistência, a população marítima sofreu agora um decréscimo. A costa é habitada por uma povoação totalmente terrestre, tendo deixado de existir na sua condição de ecótono, porque um ecossistema, a terra, se sobrepôs ao outro, o mar. Citando Gillis:

e no século vinte, por toda a parte, a beira do mar transformou-se em beira-mar, moldada pelas necessidades e desejos dos povos que preferem terra firme. Hoje, as populações por todo o mundo deslocam-se em massa para o mar, não para produzir, mas para

⁵⁹ Gillis, *The Human Shore*, 17.

consumir. A quantidade de pessoas que retira o seu sustento do mar está a diminuir, enquanto a população litorânea aumenta exponencialmente.⁶⁰

E novamente:

O mundo tem perdido um tipo de costa e conquistado outro, muito menos ligado ao seu ambiente natural, o ecótono que sustentou a população litorânea durante milênios. A nova costa é um produto, não da natureza, mas do design. É uma costa antropogenética, projetada segundo as especificações quer das populações do interior que estão agora a colonizar a orla marítima quer da pesca de profundidade e da indústria naval, que operam de acordo com as mesmas especificações temporais e espaciais que as suas homólogas mais terrestres.⁶¹

Espero que, ao olharmos o espaço com seriedade, mas sempre insistindo no movimento e na mudança, isto é, na cronologia, consigamos compreender de forma mais sofisticada o processo de territorialização da costa. O conceito de ecótono é extremamente útil para percebermos como a área espacial da costa se tem alterado aproximadamente nos últimos 200 anos. Se tomarmos em conta o conceito de ecótono e traçarmos a sua evolução ao longo do tempo, seremos capazes de melhor contextualizar o seu desaparecimento. O mesmo se aplica ao espaço num navio da era moderna. Se formos para além das questões óbvias relativas aos espaços exíguos e das reflexões sociais, conseguiremos avançar para uma visão holística da sociedade a bordo dos navios.

Finalmente, o que dizer sobre as sociedades portuárias como lugares? Tem-nos sido dito que estas são caracterizadas pelo seu cosmopolitismo. Assim, segundo Rhoads Murphey, grande autoridade no assunto, “A verdadeira cidade portuária, por definição, liga espaços marítimos muito distantes, e é esta a razão que explica aquela que é talvez a sua característica mais visível. Os portos são inclusivos, cosmopolitas,

⁶⁰ John Gillis, “From Ecotone to Edge: Atlantic Coasts, 1450-1850,” (comunicação apresentada na conferência *Age of Sail*, Vancouver, British Columbia, outubro de 2010).

⁶¹ Gillis, *The Human Shore*, 164.

enquanto o interior é muito menos variado, muito mais restrito, mais marcado pela similitude do que pela diversidade.”⁶² Como disse Murphey:

As funções do porto, acima de tudo, tornam uma cidade cosmopolita ... Uma cidade portuária está aberta ao mundo ou, pelo menos, a uma variegada porção desse mundo. Nela, as raças, as culturas e as ideias, bem como os bens provenientes de vários sítios atropelam-se, misturam-se e enriquecem-se mutuamente, enriquecendo também a vida da cidade. O cheiro do mar e do porto, ainda por encontrar... em todos eles ..., como o som dos apitos dos barcos ou das marés em movimento, é um símbolo das suas múltiplas ligações com um mundo mais amplo, cujas amostras se encontram em microcosmos dentro das suas próprias áreas urbanas.⁶³

Mariam Dossal afirma que, em Bombaim, toda a gente era cosmopolita. Todos os atores e participantes, sem exceção, “eram tocados pelos respingos do Mar Árábico, os respingos que transportam consigo a fragrância de outros países, de outras culturas.”⁶⁴

Permitam-me que comece por definir o termo cosmopolita. Por um lado, o termo cosmopolitismo aplica-se à humanidade em geral. Assim, é frequentemente definido como uma orientação globalista, associada às elites cosmopolitas. Por outro lado, o cosmopolitismo encontra-se também incorporado nas relações sociais e nas sociedades civis. Poderá revelar-se fortemente insurreto e ter a capacidade de desestabilizar o elitismo, ou até de o subverter. O cosmopolitismo dominante, no singular, é assim substituído por “outros cosmopolitismos,” no plural. Dois antropólogos, cujo trabalho tenta contrariar reivindicações manifestamente ambiciosas de cosmopolitismo no Oceano Índico, dizem o seguinte:

... o termo clara e etimologicamente refere-se à ideia de fazer parte

⁶² Rhoads Murphey, “On the Evolution of the Port City,” in *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries*, ed. Frank Broeze (Sydney: New South Wales University Press, 1989), 225.

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ Mariam Dossal, “The Call of the Sea: Maritime Mumbai, c. 1660-2000,” in *Ports, Towns, Cities: A Historical Tour of the Indian Littoral*, ed. Lakshmi Subramanian (Mumbai: Marg Publications, 2008), 144.

de um projeto social amplo, que existe para além das fronteiras do parentesco, da etnicidade ou da nacionalidade. Sobretudo ... o ‘cosmopolitismo’ implica que tomemos consciência da diversidade humana ... Assim, por um lado, o cosmopolitismo pode ser visto como um ‘objetivo’ normativo para vivermos em paz uns com os outros e voluntariamente subscrevermos os mesmos princípios básicos. Por outro lado, o cosmopolitismo pode também ser visto como um ‘desafio’ factual: como criar ou perspetivar uma união mais ampla perante a diversidade social.⁶⁵

Em suma, uma população é cosmopolita se conseguir visualizar o seu lugar numa estrutura maior, ou até global. Como afirma Shanti Moorthy, “o cosmopolitismo refere-se a uma consciência subjetiva da heterogeneidade étnica num determinado local geográfico.”⁶⁶ Para os autores Glenda Sluga e Julia Horne:

O cosmopolitismo, definido quer como ‘uma forma de estar no mundo’, quer como ‘o ideal utópico material de uma polis ou de uma entidade governativa construída à escala mundial’, constitui, há mais de uma década, uma importante área da investigação social, nomeadamente para a filosofia, a teoria social, a sociologia e os estudos culturais. Embora os historiadores tenham começado tardiamente a dedicar-se a este tema, depressa estão a recuperar o tempo perdido e a conquistar terreno.⁶⁷

Rosa Maria Perez, no seu estudo notável sobre Goa, observa como o “cosmopolitismo” se tem inserido na agenda académica, salientando que:

há muito que os goeses usavam as redes intercontinentais do império português como um meio de circulação, não só para outras colónias (principalmente através dos canais da administração

⁶⁵ Edward Simpson e Kai Kresse, “Introduction – Cosmopolitanism Contested: Anthropology and History in the Western Indian Ocean,” in *Struggling with History: Islam and Cosmopolitanism in the Western Indian Ocean*, ed. Edward Simpson e Kai Kresse (London: Hurst, 2008), 2-3.

⁶⁶ Shanti Moorthy, “Abdulrazak Gurnah and Littoral Cosmopolitanism,” in *Indian Ocean Studies: Cultural, Social, and Political Perspectives*, ed. Shanti Moorthy e Ashraf Jamal (London: Routledge, 2010), 73.

⁶⁷ Glenda Sluga e Julia Horne, “Cosmopolitanism: Its Past and Practices,” *Journal of World History* 21, n.º 3 (2010): 369.

colonial, do comércio, da medicina e do direito), como também para Portugal.⁶⁸

De seguida, Perez cita Pnina Werbner: “Na sua forma mais elementar, o cosmopolitismo consiste em ultrapassar diferenças culturais através do diálogo, da fruição estética e do respeito, é viver em conjunto, com a diferença...”⁶⁹

No fundo, o cosmopolitismo tinha de transcender a enorme diversidade de pessoas que se encontrava nas cidades portuárias do Oceano Índico na era moderna. Noutra publicação, falei sobre o modo como as pessoas de grupos linguísticos muito distintos eram capazes de comunicar, sendo este um fator essencial para a existência do cosmopolitismo.⁷⁰ Resumindo: havia o comércio silencioso, recorrendo aos serviços de um residente do mesmo grupo numa cidade portuária distante, o casamento temporário com uma mulher local, os mediadores especialistas que dominavam várias línguas, e, finalmente, a possibilidade de uma língua franca, primeiramente o árabe e depois o português, que se ouviam por todas as regiões costeiras do oceano. Porém, apesar de estes mecanismos existirem, eles eram utilizados por muito poucas pessoas na Ásia da era moderna, até mesmo nas cidades portuárias ditas cosmopolitas. A maioria das pessoas não se deslocava. A maior parte do comércio era local, não internacional. Até mesmo as pessoas que viajavam permaneciam enraizadas na sua cultura de origem, sem necessariamente se envolverem com outras culturas.

Neste contexto, quero fazer referência ao recente trabalho de Francesca Trivellato, que tanto fez para demonstrar o modo como se desenvolveu, no caso dos judeus Ashkenazi, o tipo de comunicação de que falo. O recente livro editado por Francesca Trivellato, Leor Halevi e Cátia Antunes vai bem mais longe, investigando outros elementos tais

⁶⁸ Rosa Maria Perez, *The Tulsī and the Cross: Anthropology and the Colonial Encounter in Goa* (New Delhi: Orient Blackswan, 2011), 4. [Nota de tradução. Versão portuguesa: Rosa Maria Perez, *O tulsī e a cruz: antropologia e colonialismo em Goa*. Tradução: Artur Lopes Cardoso. Lisboa: Círculo de Leitores, 2012].

⁶⁹ Pnina Weber, “Introduction: Towards a New Cosmopolitan Anthropology,” in *Anthropology and the New Cosmopolitanism: Rooted, Feminist and Vernacular Perspectives*, ed. Pnina Weber (New York: Berg, 2008), 2.

⁷⁰ See Michael Pearson, “Ocean of Stories: Communication in the Early Modern Indian Ocean World,” *Transforming Cultures eJournal* 4, n.º 2 (2009): 18-28.

como os fundamentos políticos, económicos e jurídicos do comércio transcultural. As minhas muito limitadas observações ignoram questões como regimes jurídicos distintos, além de questões culturais como restrições alimentares, diferenças matrimoniais e práticas religiosas diferentes.⁷¹ Lamin Sanneh refere o seguinte:

...os visitantes são muito diferentes das populações camponesas do interior. Trata-se de indivíduos profundamente empreendedores e dinâmicos, pessoas cujos horizontes se expandiram com o tempo e com a exposição, cujas peles ostentam o tom intenso do 'bronzeado das viagens.' Trazem para a sua comunidade anfitriã a consciência de um macrocosmos expandido, transferindo para as populações residentes novas ideias no ato de dar a conhecer o saber estrangeiro e de receber a hospitalidade local.⁷²

No entanto, há razões que nos levam a questionar o pressuposto básico de que viajar expande a mente, tornando os participantes mais recetivos a novas experiências. Afinal, ao que parece, a maior parte dos viajantes conservou firmemente os seus hábitos e preconceitos nativos. Finalmente, será talvez insustentável presumir que a movimentação de bens e de pessoas conduz inevitavelmente à interação e ao cosmopolitismo.

Necessitamos de pensar cuidadosamente sobre um recente comentário de Edward Simpson e de Kai Kresse, que afirmaram o seguinte:

Parece-nos que, contrariamente a algumas noções prevalecentes da historicidade do Oceano Índico, a conectividade humana na região (ou seja, as ligações através do Oceano Índico) tende a ser, na

⁷¹ Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers: The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period* (New Haven: Yale University Press, 2009); Francesca Trivellato, "Jews of Leghorn, Italians of Lisbon, and Hindus of Goa: Merchant Networks and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period," in *Commercial Networks in the Early Modern World*, ed. Diogo Ramada Curto e Anthony Molho (Florence: European University Institute, 2002); Francesca Trivellato, "Introduction: The Historical and Comparative Study of Cross-Cultural Trade," in *Religion and Trade: Cross-Cultural Exchanges in World History, 1000-1900*, ed. Francesca Trivellato, Leor Halevi, e Cátia Antunes (Oxford: Oxford University Press, 2014), 1-23.

⁷² Lamin Sanneh, "Time, Space, and Prescriptive Marginality in Muslim Africa: Symbolic Action and Structural Change," in *World History: Ideologies, Structures, and Identities*, ed. Philip Pomper (Oxford: Oxford University Press, 1998), 128.

realidade, bastante limitada. Alguns estudiosos consideraram o movimento de bens através dos portos da região como um sinal axiomático de cosmopolitismo. Aqui, parece existir uma confusão geral de pessoas e de coisas, uma vez que, enquanto alguns bens têm histórias de migração maravilhosas, os indivíduos que comercializavam esses bens tinham tendência para agir meramente como mediadores nodais entre as diferentes etapas da viagem, e eles próprios apenas viajavam ocasionalmente, porventura sazonalmente. Todavia, o que está aqui em causa vai para além da ideia de que os bens se deslocavam bastante e de que as pessoas se movimentavam muito menos. No nosso ponto de vista, a movimentação e migração que efetivamente existiam (e ainda existem) tendiam a criar novas ou modificadas divisões na população, quer em casa, quer fora, ao invés de criarem uma sociedade oceânica unificada.⁷³

Na mesma linha, as autoridades muçulmanas viajavam consideravelmente, espalhando e regulando a Fé. Contudo, Richard Eaton observa que os sufis que vinham para Bijapur da Arábia e do Iraque mantinham firmemente os seus próprios costumes e hábitos, tendo continuado a escrever em árabe, feito muitas peregrinações e enviado presentes a Meca. Houve até um árabe *pir* (mestre sufi ou conselheiro espiritual) que trouxe os seus próprios árabes *murids* (discípulos sufi) consigo.⁷⁴ O mesmo acontecia com o haje, que é em teoria o grande elemento unificador e consolidador da Fé. No entanto, apenas uma pequena percentagem do total da população muçulmana de qualquer país alguma vez realizou o haje. A experiência haje propriamente dita também não conduzia necessariamente ao companheirismo e à socialização inter-étnica. Na verdade, cada grupo étnico e linguístico tinha o seu próprio guia haje, o seu *mutawwif*, que funcionava efetivamente como um chefe, com a responsabilidade de manter as pessoas nos seus grupos, entre outras.

Consideremos, agora, outros exemplos de chauvinismo e de intolerância por parte de autoridades e estudiosos muçulmanos, que, embora habituados a viajar, estavam longe de ver todos os membros da Fé como “irmãos” ou membros semelhantes da ‘umma’ (comunidade

⁷³ Simpson e Kresse, *Cosmopolitanism Contested*, 13.

⁷⁴ Richard M. Eaton, *Sufis of Bijapur, 1300-1700: Social Roles of Sufis in Medieval India* (Princeton: Princeton University Press, 1978), 127.

muçulmana). Ibn Battuta tratou com algum desprezo os muçulmanos rústicos que encontrou na costa Swahili e em Malabar, criticando o seu conhecimento do árabe. Battuta constitui apenas um exemplo de autoproclamado especialista oriundo da região central, ou perto, que exibía um acentuado ar de superioridade ao socializar com outros muçulmanos indígenas nas suas viagens à volta do oceano. Os seus elogios estavam reservados para aqueles que, como ele, eram árabes da região central. Com efeito, costumava tecer comentários sobre a sua presença e elogiava-os, ao mesmo tempo ignorando ou menosprezando os locais. Foi típica a sua experiência nos remansos de Querala, enquanto viajava de Calcutá para Quilon. A viagem demorou dez dias, com paragens à noite para pernoitar nas aldeias. Não foi uma viagem agradável. “Não havia nenhum muçulmano a bordo do barco, exceto o homem que eu tinha contratado, e ele costumava beber vinho com os infiéis quando íamos a terra e irritava-me com as suas rixas.”⁷⁵

O mesmo aconteceu com Ibn Jubayr, que nos deixou um longo rol de ofensas contra os muçulmanos negros da costa ocidental do Mar Vermelho.⁷⁶ Dentro da “comunidade” muçulmana havia uma grande dubiedade dos que vinham da região central do Médio Oriente em relação aos que viviam nas margens, como por exemplo no mundo malaio ou até em Guzerate. O grande navegador Ibn Majid escreveu o seguinte sobre os seus ostensivos correligionários no mundo malaio: “eles são pessoas más que não seguem quaisquer regras; o descrente casa-se com o muçulmano e o muçulmano casa-se com a mulher infiel... eles bebem vinho publicamente e não rezam antes de partir para uma viagem.”⁷⁷ Um ilustre, ainda que mal-sucedido, Senhor otomano disse, em 1538, que os muçulmanos guzerates locais eram muito preguiçosos: “na hora da prece, eles simplesmente tocavam música; a maior parte deles são infiéis...”⁷⁸

⁷⁵ Battuta, *Travels*, 4: 816.

⁷⁶ Muhammed ibn Ahmad Ibn Jubayr, *The Travels of Ibn Jubayr (1183-1185 AC)*, trad. R.J.C. Broadhurst (London: Jonathan Cape, 1952), 66.

⁷⁷ Luis Filipe F.R. Thomaz, “Malaka et ses communautés marchandes au tournant de 16e siècle,” in *Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans L'Océan Indien et la Mer de Chine 13e-20e siècles*, ed. Denys Lombard e Jean Aubin (Paris: Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1988), 42.

⁷⁸ Michael Pearson, *Pious Passengers: the Hajj in Earlier Times* (New Delhi: Concept

Isto também se aplica aos grupos cristãos. O grande objetivo da Inquisição consistia em reduzir a flexibilidade e a tolerância na comunidade cristã e impor um tipo de Catolicismo muito restritivo, ao estilo do Concílio de Trento. Tanto quanto é do nosso conhecimento, os comerciantes hindus e jainistas praticaram a discriminação rígida de castas, que ainda é possível encontrar nos nossos dias. Simpson e Kresse referem que a migração e o comércio podiam consolidar as fronteiras sugeridas pela casta e pela religião, dando como exemplo vários grupos muçulmanos e hindus onde a mudança para novas áreas resultou em maior exclusividade.⁷⁹ Para resumir, deixo o leitor com o seguinte aforismo, que muito me apraz, do poeta lírico romano Horácio: “*Caelum non animum mutant qui trans mare currunt*”⁸⁰ (“Os que atravessam o mar mudam o céu, mas não as suas almas”).

Fernando Rosa pediu-me que considerasse o “cosmopolitismo constitutivo” como uma característica principal da cidade portuária – note-se que a distinção entre o “indígena” e o “estrangeiro” não será talvez o principal eixo da sociedade local, embora possa existir sob alguma forma.⁸¹ Esta é, de facto, uma reivindicação arrojada e, dada a natureza fragmentária das nossas fontes, verdadeiramente impossível de provar ou refutar. Se nos concentrarmos nas cidades portuárias do Oceano Índico no período pré-colonial, que eu presumo que se estenda até cerca de 1750, nós simplesmente não dispomos de dados demográficos suficientes que nos permitam fazer qualquer afirmação definitiva. Indígena e estrangeiro? Mas o que é um estrangeiro? Havia uma vasta panóplia de pessoas diferentes nas grandes cidades portuárias, como Surat, mas serão todos estrangeiros? Um mogol proveniente da região central do império? Um árabe de Hadramaut? Um bengalês? Um kling de Coromandel? Será uma questão linguística: se falar guzerate, é indígena, e se falar qualquer outra língua, é estrangeiro? Mas então, seguramente – e desculpem-me a introdução de algumas questões de economia política –, a classe é importante. Um comerciante guzerate que fale

Publishers, 1994).

⁷⁹ Simpson e Kresse, *Cosmopolitanism Contested*, 13-14.

⁸⁰ Ver Daines Barrington, “Observations on the Apamean Medal” in *Archaeologia: Or Miscellaneous Tracts Relating to Antiquity* 4 (1777), 324.

⁸¹ Fernando Rosa, mensagem de correio eletrónico enviada ao autor, 2 de outubro de 2012.

várias línguas e que lide frequentemente com não-guzerates é com certeza muito mais cosmopolita do que, por exemplo, um tecelão ou um carregador que fale apenas guzerate. Segundo os relatos dos viajantes, torna-se evidente que os visitantes europeus socializavam e tinham relações íntimas, ainda que por vezes rivais, com outros comerciantes e mediadores, mas poder-se-ia alegar que não mantinham qualquer contacto com a vasta maioria dos cerca de 200.000 residentes de Surat. Seria certamente demasiado ambicioso incluir no conceito de cosmopolitismo constitutivo todos os habitantes das cidades de Surat, Cochim ou Malaca da era moderna.

Talvez até os marinheiros, que são viajantes apesar de não serem verdadeiramente cosmopolitas, fossem casos à parte. Alguns deles nunca foram a terra. Joseph Conrad escreveu o seguinte:

a maioria dos marinheiros leva, se é que o podemos colocar desta forma, uma vida sedentária. As suas mentes são de disposição doméstica, e a sua casa está sempre com eles – o navio, assim como o seu país – o mar... De resto, após as suas horas de trabalho, um passeio casual ou uma saída mais animada em terra são suficientes para que se lhes desvele o segredo de todo um continente, segredo que, regra geral, consideram não valer a pena conhecer.⁸²

Uma personagem ainda mais ligada aos navios, novamente pela mão de Conrad, era “Singleton, que havia navegado para sul desde os doze anos de idade e que nos últimos quarenta e cinco anos tinha vivido (conforme calculado a partir dos seus documentos) não mais do que quarenta meses em terra...”⁸³ Tais homens eram apelidados de “*shellbacks*,” termo utilizado para descrever um marinheiro experiente que, de tanto tempo passado no mar, tinha lapas e cracas a nascerem-lhe nas costas.

Isto é seguramente ficção, mas vejamos também o caso dos marinheiros em Siraf, por volta do ano 1000. Alguns dos mercadores deste grande porto viajavam tanto que passavam toda a sua vida no mar. O relato contemporâneo prossegue:

⁸² Joseph Conrad, *Heart of Darkness* (Blackwood's Magazine, 1899). [Nota de tradução. Versão portuguesa: Joseph Conrad, *O coração das trevas*; tradução: Fernanda Pinto Rodrigues. Lisboa: Dom Quixote, 2009]

⁸³ *Ibid.*

Falaram-me de um homem de Siraf que estava tão habituado ao mar, que durante quase quarenta anos não deixou o navio. Quando veio a terra, enviou os seus sócios para cuidar do negócio em todas as cidades e atravessou do seu barco para outro, numa ocasião em que a embarcação estava danificada e precisou de ser reparada.⁸⁴

Assim, talvez a noção de uma cultura cosmopolita nas cidades portuárias esteja incorreta. Nas grandes cidades portuárias do Oceano Índico da era moderna havia muitos grupos diferentes de mercadores a viver lado a lado. Quando estabeleciam contactos fora do seu próprio grupo, utilizavam uma das línguas francas que mencionei, mas dentro do grupo continuariam, naturalmente, a utilizar a sua própria língua. Tal facto lembra-nos de que as diferenças linguísticas, a par de costumes legais e mercantis díspares, significavam que, nestas cidades portuárias, estes grupos tinham uma autonomia considerável. Normalmente, pagavam impostos ao governante, caso contrário, cuidavam dos seus negócios de acordo com as suas práticas habituais. Em Malaca, no tempo da conquista portuguesa em 1511, havia quatro importantes comunidades mercantis, sendo que cada uma vivia de forma autónoma, com os seus próprios líderes, chamados shahbandars, governando-se a si próprias com pouca ou nenhuma interferência do governante, o sultão. O mais importante destes quatro grupos era o dos guzerates. Muitos eram residentes, mas cerca de 1000 mercadores de Guzerate ali se deslocavam todos os anos. Os outros grupos principais eram constituídos por outros mercadores do ocidente, isto é, da Índia e especialmente klings de Coromandel, malaios da Indonésia e, mais a leste, das Molucas e das Filipinas, e os habitantes do leste Asiático, sobretudo do sul da China, mas também do Japão e de Okinawa. Eles viviam em bairros étnicos, aqui designados de kampongs, e cada grupo era representado perante o “estado” por um shahbandar. O sultão participava ativamente no comércio, mas aparentemente não se permitia qualquer vantagem decorrente da sua posição como governante.⁸⁵ De forma

⁸⁴ Moira Tampoe, *Maritime Trade Between China and the West: An Archaeological Study of the Ceramics from Siraf (Persian Gulf), 8th to 15th Centuries A.D.* (Oxford: University of Oxford Press, 1989), 124.

⁸⁵ Ver o estudo exemplar de Thomaz, “Malaka et ses communautés marchandes,” 31-48.

semelhante, nos grandes portos guzerates, as diferentes comunidades mercantis tinham líderes reconhecidos, embora o seu poder, estando localizado não numa cidade portuária independente, mas numa cidade que fazia parte de um grande estado interior, fosse presumivelmente menor. Em Calcutá, havia uma distinção clara e uma autonomia considerável para os comerciantes hindus guzerate, para os muçulmanos estrangeiros oriundos de diferentes locais (dos quais os mais importantes eram os que provinham do Mar Vermelho e do Cairo, conhecidos como *Pardesi*), e para os muçulmanos locais, conhecidos como *Mapillahs*. “Eles navegam por toda a parte, com bens de toda a espécie e têm dentro da cidade o seu próprio Governador Mouro, que os chefia e pune sem a interferência do Rei, com a ressalva de que o Governador dá conta de certos assuntos ao Rei.”⁸⁶

Prefiro deixar a questão em aberto: pelo menos, parece evidente que uma busca pelo cosmopolitismo nas cidades portuárias do Oceano Índico da era moderna está repleta de dificuldades e deve ser empreendida com algum cuidado. É de salientar, também, que os comerciantes praticavam uma concorrência feroz e estavam dispostos a lançar mão dos mais diversos expedientes para ganhar vantagem. Os ingleses, por exemplo, queixavam-se da “tirania” de Virji Vorah (c. 1590-c. 1670s), um comerciante indiano excepcionalmente abastado de Surat. Seria expectável que homens que competem vigorosamente entre si no mercado pudessem, noutras alturas, colocar de lado as suas diferenças e dedicar-se a atividades culturais em comum?

Creio que, se atribuirmos a devida importância ao lugar, bem como à cronologia que nos é mais familiar, seremos capazes de formular novas e melhores questões. Cabines, ecótonos e cidades portuárias mudam ao longo do tempo, é certo, mas uma análise destes elementos enquanto espaços ou lugares poderá acrescentar uma dimensão importante às nossas discussões.

⁸⁶ Duarte Barbosa, *The book of Duarte Barbosa: An Account of the Countries Bordering on the Indian Ocean and their Inhabitants*, 2 vols., trad. e ed. Mansel Longworth Dames (London: Hakluyt Society, 1918), 2: 76.

LÓGICAS NATURAIS DO OCEANO ÍNDICO¹

Devleena Ghosh e Stephen Muecke

Em dezembro de 2003, os dois autores deste artigo, acompanhados por Michael Pearson, participaram na conferência “Narrativas do Mar: Circunscrevendo o Mundo do Oceano Índico” (*Narratives of the Sea: Encapsulating the Indian Ocean World*), que teve lugar em Nova Deli no Museu Memorial e Biblioteca Nehru². Apresentámos este artigo no primeiro dia e, ao final do segundo, havíamos descoberto que éramos os únicos que não eram historiadores, exceto uma ou duas pessoas na sessão final que discutiam estudos estratégicos. Tal facto diz muito sobre o motivo pelo qual a nossa apresentação foi recebida com alguma perplexidade. “Se bem entendo” – disse um ouvinte –, “o vosso artigo deriva de uma espécie de base filosófica, correto?”. Este pequeno episódio não pretende ser evidência de que a disciplina de história exerce um poder dominante sobre os estudos do Oceano Índico no subcontinente ou tão-pouco de que os estudos culturais são aí desconhecidos.

Porém, a nossa ‘estranheza’ corrobora o facto de que as abordagens multidisciplinares ao estudo do Oceano Índico são ainda bastante novas e que os temas ecológicos nos estudos culturais, de modo mais

¹ Devleena Ghosh e Stephen Muecke, “Natural Logics of the Indian Ocean”, *Cultural Studies Review*, UTS ePress, vol. 12, n.º 1 (2006), pp. 118-131. DOI: <https://doi.org/10.5130/csr.v12i1.3419> Copyright © 2006 Devleena Ghosh e Stephen Muecke, CC BY 4.0. Traduzido e publicado com a autorização de Devleena Ghosh e Stephen Muecke. Tradução de Ana Correia e Amélia Carvalho.

² Agradecemos a Gay Hawkins por ter lido e comentado este artigo, bem como aos colegas que ouviram a respetiva comunicação na Índia; na Universidade de Tecnologia de Sydney; e no Hawke Institute da Universidade da Austrália do Sul. Este trabalho está integrado num projeto mais abrangente financiado por uma ARC Discovery Grant, see <<http://www.indianoceanproject.net/pages/1/index.htm>>.

genérico, são também raros. Assim, este artigo afigura-se como uma tentativa de lançar o debate nestas duas frentes, na esperança de que futura investigação possa contribuir para o aprofundar. No âmbito deste texto, apresentamos o nosso argumento como uma série de histórias do Oceano Índico e uma história em si mesma, e dividimo-lo em três partes: o Oceano Índico pré-colonial, o Índico colonial e o contexto pós-colonial ou contemporâneo.

Destacando o trabalho por nós desenvolvido até agora, sublinhamos a importância da categoria de cultura. O motivo para tal reside no facto de esta ser, no Oceano Índico, uma categoria tão relevante (e talvez mais, visto que o Oceano Índico tem maior profundidade histórica) como o é em *The Black Atlantic* de Paul Gilroy, onde a ‘raça’ surge fortemente relacionada com a escravatura, ultrapassando histórias e fronteiras nacionais. Este tema, a escravatura, não pode ser entendido simplesmente como um fenómeno europeu, americano ou sequer africano; é, justamente, ‘oceânico’. E este particular *comércio* oceânico acabou por se tornar numa *cultura* florescente: o modernismo negro que se reflete, por exemplo, nos tipos de música – *jazz*, *blues*, *rock* – é um efeito cultural daquilo que começou por ser um comércio intercontinental de bens humanos. Este tipo de trabalho sobre o Oceano Índico teve início com a tradução e publicação do ensaio de Daniella Police, que constitui a primeira descrição da música dos escravos mauricianos (*sega*) publicada em inglês³.

Narrativa

O nosso conceito de narrativa incide sobre três aspetos. As narrativas são, antes de mais, dispositivos formais. Fornecem os meios para recontar histórias segundo uma espécie de lógica, uma lógica linear de inícios, meios e fins, mas com as necessárias deambulações ou adensamento da intriga pelo meio da história, onde são exploradas potenciais variações desta. Aliás, a estrutura narrativa tem algo de simultaneamente universal e natural. A narração é um meio através do qual as culturas se nos tornam familiares, desde logo instando-nos a

³ Daniella Police, ‘Mauritian Segal: The Trace of the Slave’s Emancipatory Voice’, UTS Review, vol. 6, no. 2, 2000.

romper a barreira entre natureza e cultura e a falar, como Bruno Latour, de *naturezacultura*⁴.

O segundo aspeto da narrativa é teórico. É aqui que falamos do conteúdo concetual de uma narrativa, colocando a nós mesmos a seguinte questão: “Que tipo de história sobre o mundo é esta?” Trata-se de um nível meta-narrativo, em que milhares de histórias já tantas vezes repetidas podem ser enquadradas num nível genérico, levando-nos a reconhecer uma narrativa imperial, uma narrativa sagrada, modernista ou, até, a narrativa pós-humanista que enforma esta apresentação.

Finalmente, o terceiro aspeto é empírico e material. Estamos a tratar as narrativas como se fossem testemunhos e evidência das vidas das pessoas que vamos encontrando e que nos contam histórias sobre o mar. Queremos perceber de que forma é que diferentes tipos de histórias podem centrar-se num local, ou antes, transitarem de porto em porto. As histórias são tão materiais como os bens que acompanham. Além disso, temos noção de como o valor do produto é potenciado pela história que lhe está associada – uma boa história acrescenta valor.

A nossa própria história para este artigo apresenta a típica estrutura tripartida. Começa no período pré-colonial, com os naturais imperativos dos ventos das monções a permitir o comércio e a colonização, e ainda com a disponibilidade da riqueza natural. Em tempos pré-coloniais, o Oceano Índico era um local de eleição para uma primeira economia global, visto que o comércio chinês, asiático e do Médio Oriente aí se cruzava. A natureza era dominante e sagrada. Nada podia ser feito sem a sua ajuda, e esta era convocada por meio de diversas cerimónias.

Em meados do período de colonização e mestria tecnológica, a Natureza deixa de ser encarada como um ‘ator’ no quadro desta rede. O ator principal que aparentemente dominou ‘o mundo’ no período colonial foi a figura imperial do Dominador. Nesta primeira fase do período moderno há uma arquitetura concetual que confere à história os seus traços estruturais, traços esses que só agora conseguimos apreciar

⁴ Bruno Latour, *Politics of Nature: How to Bring the Sciences into Democracy*, trans. Catherine Porter, Harvard University Press, Cambridge, Mass., 2004.

graças à profundidade da análise que vem sendo feita sobre a história intelectual da Europa.

Porém, na terceira parte da nossa história, a Natureza regressa. Hoje ela é signatária do complexo ‘contrato natural’ de Michel Serres, que garantirá sustentabilidade cultural e comercial em condições globais e pós-industriais⁵. O homem atingiu os limites do mundo planetário e, por detrás da tensão e das pressões da sua atividade, ouvem-se os protestos da Natureza. Mas a natureza não é uma divindade única, devendo antes ser concebida como uma entidade ‘multinatural’⁶. Existem variadíssimos tipos de naturezasculturas: formas habituais de o homem fazer as coisas, sendo que são as forças naturais que lhe permitem fazer essas coisas, portanto têm de ser levadas em consideração. Sempre soubemos que a natureza tinha leis, mas parece que chegou a altura de começar a interpretá-las. Escutar as formas através das quais a natureza nos fala das suas leis é uma forma de escutar os seus argumentos.

O homem navegador é transportado na sua nave planetária, rasgando os céus: quem saberá o seu destino? Quem, de facto, conduz o planeta? A atividade na nave é intensa; há pessoas que vivem e outras que morrem, os seus números aumentam e há pressão: há a pressão de um contrato social, para que todos aqueles que estão a bordo vivam em paz uns com os outros. “Desde a mais remota Antiguidade” – diz Michel Serres em “O Contrato Natural”,

... os marinheiros são, sem dúvida, os únicos que conhecem e avaliam a distância e a consequência das guerras subjectivas de violência objectiva, porque sabem que condenam o seu barco ao naufrágio, antes de derrotarem o adversário interno, se acabarem por se opor entre si. O contrato social resulta aqui diretamente da natureza.

Na impossibilidade de manterem uma vida privada, vivem sempre em perigo de cólera. Portanto, reina a bordo uma única lei não escrita, essa divina cortesia que define o marinheiro, um contrato de não-agressão, um pacto entre os navegantes, entregues à sua

⁵ Michel Serres, *O Contrato Natural*, trad. Serafim Ferreira, Edições François Bourin, Lisboa, 1990.

⁶ Latour, p. 29.

fragilidade, sob a constante ameaça do oceano que, através da sua força, zela, inerte mas medonho, pela sua paz.⁷

Isto ilustra, em parte, a ‘lógica natural’ que desejamos implementar na nossa busca por aquilo que designamos de ‘conhecimento oceânico’, um conhecimento que não é possível agrupar, de forma organizada, nas ciências e humanidades, nem na geografia e história e nem tão-pouco em versos védicos e cogitos cartesianos. Tal como o oceano, irá atravessar culturas e paradigmas. Será este propósito demasiado ambicioso? Deixemos o oceano decidir, apresentando o seu argumento de forma tão firme como o faria à tripulação do navio que se atrevesse a navegar o seu espaço. O oceano, não mais um mero objeto do nosso olhar inquisidor, é agora respeitosamente tratado como um ator nesta rede.

O Domínio da Natureza

Os padrões das monções são fenómenos naturais complexos, para os quais os físicos são capazes de desenvolver modelos de descrição e de explicação. Pretendemos aqui desenvolver um pouco os seus aspetos culturais, defendendo que também eles devem fazer parte desses modelos. Assim, o físico e o humanista poderão, em conjunto, perceber o *motivo* – ou motivos – pelos quais é importante compreender as monções.

Em 1686, Edmund Halley (famoso pelo cometa homónimo) lançou a hipótese de que a principal causa do ciclo anual da circulação de monção era o aquecimento diferencial entre terra e oceano provocado pela marcha sazonal do sol. Este fator leva a diferenças de pressão na atmosfera que só poderiam ser equalizadas pelos ventos que sopram de alta a baixa pressão. Durante os meses de verão, os ventos soprariam do oceano frio para as massas de terra quente. No inverno, à medida que os continentes arrefecem para temperaturas inferiores àquelas dos oceanos adjacentes, os ventos mudariam de direção, soprando da terra para o mar. Halley acrescentou a isto o ingrediente físico que faltava, nomeadamente o efeito de rodopio da rotação da terra sobre o seu

⁷ Serres, pp. 68–9.

eixo⁸. Desde então, e sob a influência da teoria do caos, os modelos tornaram-se muito mais complexos, mas isso ultrapassa o âmbito do presente trabalho.

A monção decide chegar a Cochim em inícios de junho. Para Alexander Frater, que ‘perseguia a monção,’ era o dia 4 de junho de 1987. Este descreve o estranho fenómeno de *chakara* pela voz de um Capitão George:

“Quando a monção explode... estes bancos de lama – solo laterítico que repousa sobre o leito marítimo a cerca de oito quilómetros de profundidade – são revolvidos até ficarem num estado de suspensão viscosa. A lama tem uma característica única que acalma o mar e faz com que a área sobre o banco de lama seja um porto natural. Por mais agreste que esteja o tempo, a água do banco de lama será sempre calma... os bancos de lama são calmos como lagos” – disse o Capitão George. “Os antigos mercadores sabiam disto e era por isso que vinham para Cochim. Mesmo com os mares enraivecidos a toda a volta, eles podiam permanecer, satisfeitos, ao largo da costa e carregar a sua mercadoria, levar água fresca, fruta, vegetais, entre outros.”

“Também há camarões” – disse o Capitão Matthew.

“Claro que sim. O banco de lama está cheio deles. Quase que os podemos tirar à mão. O fenómeno chama-se Chakara e dura apenas alguns dias, mas, durante esse tempo, é possível apanhar camarão no valor de 40 000 rupias de uma só vez.”⁹

Mas é uma história diferente a que nos conta a revista online *Business Line*, de 9 de abril de 2002:

Pescadores lamentam escassez de bancos de lama

C.J. Punnnathara

Os cientistas estão ainda a tentar perceber as origens e existência dos bancos de lama, tanto quanto investigar os motivos pelos quais a chakara se transformou num fenómeno tão esquivo e tão fugaz na costa de Kerala.

⁸ Jay S Fein e Pamela L Stephens (eds), *Monsoons*, John Wiley and Sons, Washington DC, 1987, p. 8.

⁹ Alexander Frater, *Chasing the Monsoon*, Alfred A Knopf, Nova Iorque, 1991, pp. 81-2.

Kochi, 8 de Abril

A MONÇÃO é a estação em que as dádivas do mar se multiplicam e os pescadores regressam a casa com as suas redes e barcos carregados de copiosa apanha.

“Mas as fortunas das chuvas e dos mares diminuiram hoje” – lamenta o Sr. Appukuttan, um pescador da praia de Cherai – “e as recompensas em combater os picos e explosões dos turbulentos oceanos ficaram reduzidas a uma ninharia.”

Para os pescadores, o advento das monções significava a estação da *chakara* ou bancos de lama, onde os peixes se aglomeravam e saltitavam aos milhões, anunciando promessas de ricas apanhas para milhares de pescadores.

“Um único dia de boa apanha pode ser determinante para os pescadores e pode converter homens pobres em milionários” – disse o Sr. Appukuttan, com os seus 57 anos de idade.

“Há muito tempo que não temos uma *chakara* boa e abundante na costa de Cherai”¹⁰.

A combinação no Oceano Índico entre monção e *chakara* é um argumento complexo, sobre cujas ‘origens e existência’ a ciência ainda se debate. Será porque desequilibrámos a natureza ou a levámos ao limite que a *chakara* sofreu uma redução drástica em 2002? Haverá outro motivo? Seja como for, caso a ciência forneça a resposta, esta não será necessariamente capaz de encontrar os valores associados, que por sua vez dependem de outro argumento num complexo sistema cultural: os meios de distribuição, a receita do caril de camarão, os fregueses famintos e o bom sabor do camarão.

Como podemos contar a história sobre a forma como os humanos valorizam as coisas? Sabemos que a monção é celebrada em verso e em cerimónia sagrada. Sabemos também que, pragmática e cientificamente, é fonte de alívio para os campos secos dos agricultores. Na medicina indiana, o clima influencia fortemente os corpos das pessoas:

A medicina macrobiótica indiana prevê uma sofisticada doutrina de relações entre o homem e o ambiente, com base na pulsação sazonal do percurso do sol pelo céu. O ano divide-se num período

¹⁰ <<http://www.blonnet.com/2002/04/09/stories/2002040900591700.htm>>.

de Libertação (chuvas, outono, inverno) quando a lua liberta toda a energia (rasa) e num período de Captura (geadas, primavera, verão) quando o sol toma posse de toda a energia. O início da época das monções é tido como o período em que o sol e o vento dominam e juntos destroem a suavidade do mundo; os seres humanos perdem a sua força. Ainda hoje, a Ayurveda tal como é praticada em Kerala considera junho-julho e outubro-novembro (quando o clima é temperado em Kerala) os melhores meses do ano para tratamentos purificantes¹¹.

Assim, o clima encerra um poder revitalizante de aumento de energia, motivo pelo qual os antropólogos falam de ‘cerimónias de aumento’, até mesmo em relação às monções. As formas de participação cultural na natureza, como por exemplo as canções de louvor à monção, são uma espécie de cerimónias rituais literárias. Voltemos a Alex Frater, no seu hotel em Cochim quando a monção chega à tardinha, e a uma reunião que termina com os executivos empolgados a correr para fora e a cumprimentar a chuva:

Dirigiram-se para o pontão, deambulando, dando gargalhadas, clamando, corrupiando lentamente numa espécie de dança onírica. Ficaram no gazebo, com as águas agitadas pelos joelhos, enquanto o vento soprava colunas de chuva rodopiantes por sobre o topo do telhado, prestes a desabar. As colunas de chuva que aí se transformavam numa quase fonte, arrebatavam continuamente as telhas. Fustigados pelas rajadas, desequilibrados pelas ondas, os administradores da Spices agarravam-se uns aos outros, com água nos olhos e olhares de suprema felicidade estampados no rosto. Uma mulher jovem, envergando um sari dourado encharcado e vaporoso, ria-se para mim e batia palmas. “O paraíso será assim!” – gritava ela.¹²

A esta quase erótica participação na natureza, a este sublime exagero, corresponde uma quebra de barreiras entre natureza e cultura, erguidas pelo homem. Na alegria há uma indiferença perante o poder destrutivo da natureza, e a fluidez do vento e da água explodem por entre todas as coisas. Igualmente, em Palo Alto, na Califórnia, Michel

¹¹ F Zimmerman, ‘Monsoon in Traditional Culture,’ in Fein e Stephens, p. 61.

¹² Frater, p. 88.

Serres não temia os terremotos; ele apreciava os abalos e tremores de uma terra viva.

Os sistemas naturais são sistemas complexos e, consequentemente, as leis são complexas e ilimitadas, tal como demonstrado pela teoria do caos. Os sistemas não são apenas complicados; isso significaria que poderiam ser descritos por fórmulas finitas sem quaisquer fatores avulsos ou aleatórios que pudessem fazer ou não parte do sistema. Uma televisão é complicada, mas não é complexa, porque a sua função equivale à soma das funções das suas partes. Porém, uma monção é complexa pela sua imprevisibilidade. Assim, um dos elementos que compõem o cenário natural-cultural da monção de sudoeste é o *megha papeeha* (cuco-jacobino ou pássaro das nuvens), que anuncia aos camponeses a chegada das chuvas. O cuco migra da África oriental, tomando partido dos ventos das monções, e atravessa o Oceano Índico e o mar Arábico, chegando à costa ocidental da Índia aproximadamente um dia antes das nuvens portadoras de chuva. Voa, depois, a um ritmo menos apressado para o interior, sendo geralmente visto em Deli cerca de quinze dias após a monção se ter abatido sobre os Gates Ocidentais¹³.

Um camponês sabe, assim, quando a monção está a caminho, mas uma pessoa instruída pode não saber porque não viu o boletim meteorológico naquele aparelho complicado, a televisão. O camponês pode, também, estar preocupado por não ter ainda visto um cuco, porque o considera parte indispensável da complexa rede que é a monção de sudoeste. Entretanto, a pessoa que se fia no boletim meteorológico da televisão não está preocupada com a ausência do relatório das monções porque o horário televisivo segue um ritmo bastante diferente, obedecendo a uma lógica distributiva muito mais simples, relacionada com audiências, publicidade e programação diária e semanal fixas.

Iniciámos esta secção com uma imagem global de um planeta que está prestes a atingir os seus limites naturais, raiando a exaustão. De certo modo, o planeta é indiferente ao seu maior parasita, o homem, e se de facto o aquecimento do Oceano Índico matou muitos dos recifes de coral, então outras formas de vida irão, sem dúvida, singrar nas águas mais quentes. Uma das leis da natureza é, com certeza, a tendência

¹³ Khushwant Singh, citado em Fein e Stephens, p. 46.

natural para o equilíbrio, como a da água é a de encontrar o seu próprio nível. Os homens lutam contra essas leis naturais e por isso constroem barragens – com excelentes resultados, pelo menos a curto prazo. Essas leis naturais passam para as leis sociais criadas pela sociedade; “o contrato social resulta aqui directamente da natureza”, diz Serres quando, acima, descreve a organização necessária para manter a paz numa embarcação. De modo semelhante, uma revolução social consiste numa onda explosiva de humanidade, que insiste em restaurar um equilíbrio perdido no caso de uma classe dominante que se apropria da maior parte dos bens e privilégios. A agência poderá ser devolvida ao povo até que alguma lei selvática de violência restabeleça a hierarquia e até que a luta entre num novo ciclo.

O Homem Domina a Natureza

Devoradora, a história permanece indiferente à natureza.

Michel Serres, “O Contrato Natural”¹⁴

Tom Griffiths, num artigo sobre os Vendavais da Latitude, começa da seguinte forma: “O ar em movimento é um elemento poderoso. Habitamos uma sopa gasosa e circular, animada pelo calor do sol e pela rotação da terra.”¹⁵ Os homens construíram máquinas bastante eficientes – os famosos *clippers* (veleiros de grande porte e muito velozes) – para tirar partido desta energia e atravessar o Oceano Índico com grandes canoas, desde a Cidade do Cabo até Fremantle, em três semanas. No entanto, as forças da natureza são imprevisíveis e impõem um compasso que nem sempre se coaduna com o ritmo do progresso. Com a invenção do motor a vapor na era industrial, a tecnologia – invenção do homem – permitiu que nos isolássemos da natureza. Mas este divórcio não aconteceu sem uma mudança concetual, que podemos encarar como uma mudança na arquitetura concetual da nova história que o homem aprendeu a contar sobre si próprio. O homem colocou-se no

¹⁴ Serres, p. 20.

¹⁵ Tim Sherratt, Tom Griffiths and Libby Robin (eds), *A Change in the Weather: Climate and Culture in Australia*, National Museum of Australia Press, Canberra, 2005.

centro desta história, assim como se fez poderoso com as suas extensões técnicas, qual Ganesh de mil braços. Mas Ganesh, como muitos outros deuses por todo o mundo, foi substituído pelo novo humanismo secular.

A respeito dos navios a vapor, Michael Pearson diz-nos, para perplexidade dos ecologistas, que:

A maior vantagem dos navios a vapor modernos era a sua capacidade de conquistar a natureza. Asseguravam travessias regulares, imunes às monções que durante tantos milénios haviam constrangido a navegação no Oceano Índico.¹⁶

Os primeiros navios a vapor, antes da invenção do motor combinado, não eram particularmente eficientes: podiam “devorar uma tonelada de carvão por hora”, originando inúmeras despesas relacionadas com o estabelecimento e armazenamento de depósitos especiais de reabastecimento. Tais máquinas compensam a sua ineficiente exploração da natureza com o valor cultural da sua espetacularidade, sobre a qual se erigia depois uma narrativa de superioridade: um dos primeiros barcos a vapor a fazer travessia de Inglaterra para Calcutá, em 1825, transportava o novo governador-geral¹⁷. O tema dominante neste período da história é, portanto, a hierarquia. Deus, tido como singular e superior a todos nós, tem os seus representantes únicos a governar humildes populações, eles próprios hierarquizados em civilizações, ordenadas de acordo com a sua capacidade tecnológica. Sob estes mundos artificiais jaz uma natureza feminizada, com a qual o homem possui apenas um contrato unilateral. A natureza proporciona grande cuidado, pouco ou nada recebendo em troca; o saber-cuidar dos camponeses é esmagado à medida que a tecnologia avança, qual bulldozer, pela terra em preparação, talvez para monocultura ou agroindústria. Nesta história, a tecnologia converteu-se em dimensão sagrada, pressupondo-se que o seu papel consistia em libertar o homem das exigências da natureza. Ao mesmo tempo foram inventadas as chamadas ciências sociais, que codificaram o contrato social,

¹⁶ MN Pearson, *The Indian Ocean*, Routledge, Nova Iorque, 2003, p. 206.

¹⁷ Pearson, p. 202.

excluindo as leis naturais. As palavras de Serres sobre as ciências sociais são contundentes:

... a informação dada pelas ciências sociais permanece banal, porque repete o que toda a gente sabe de toda a gente, ao contrário daquela outra, calculável e proporcional à raridade, que oferecem as ciências da natureza e a que chamamos saber.¹⁸

Esta era, então, a disposição modernista, a história modernista: colocar o homem no centro do mundo, circundado por um ‘ambiente’. Temos de repensar a palavra ‘ambientalismo’ na medida em que este ainda retrata a sociedade humana como um elemento central, rodeado pela natureza. Necessitamos de uma figura capaz de interligar relações recíprocas.

Mas, conforme observado por Michel Foucault, a ideia da centralidade do ‘homem’ foi de curta duração, porque esta não é nem o mais antigo nem o mais significativo problema do conhecimento. Aliás, é curioso que o autor tenha associado este pensamento ao mar, na parte final da sua famosa obra “As Palavras e as Coisas”:

Se estas disposições viessem a desaparecer tal como apareceram, se por algum acontecimento ... se desvanecessem, como sucedeu na viragem do século XVII ao solo do pensamento clássico – então pode-se apostar que o homem se desvaneceria, como à beira do mar um rosto de areia.¹⁹

Agora que ultrapassámos a ineficiente era do vapor, mergulhando na era dos navios mega contentores, a natureza tornou-se ainda mais insignificante, reduzida à invisibilidade. Aquilo que está a esmagar a natureza não é mais a capacidade tecnológica ‘sagrada’ do homem, que agora é inquestionável, mas antes a forma como esta capacidade tecnológica lhe confere o poder dos números:

Unidos por um contrato social, observavam os filósofos antigos, os homens constituem um grande animal (36) ... [este] ... Leviatã vivo, apenas tinha uma eficácia biológica, como pensamento em bruto. Por intermédio de um grande animal foi tal o nosso triunfo

¹⁸ Serres, p. 109.

¹⁹ Michel Foucault, *As Palavras e as Coisas: Uma Arqueologia das Ciências Humanas*, trad. António Ramos Rosa, Edições 70, 1966, p. 422.

na luta pela vida contra as outras espécies da flora e da fauna, que, chegados a um limiar, receamos que essa vitória, subitamente, se transforme em derrota ... (38)

Crescendo para lá do Leviatã, tornado uma massa crítica, o conjunto sobe do monstro até ao mar, abandonando a vida para se precipitar no estado inerte, natural ou construído. Sim, as megalópoles tornam-se variáveis físicas: não pensam nem pastam, pesam.

Assim, o príncipe, antigo pastor de rebanhos, deverá tornar-se piloto ou cibernético, um físico em todo o caso (37).²⁰

É assim que Serres nos aconselha a esquecer as soluções científicas de índole social e a prestar atenção às leis naturais e sua interpretação através das ciências físicas e da filosofia. A capacidade inventiva do homem só poderá voltar a ligar-se às leis naturais se o nosso pensamento for capaz de abranger problemas de escala planetária. Já não nos podemos dar ao luxo das especializações parcelares das disciplinas individuais: “A história global entra na natureza e a natureza global entra na história: eis o que há de inédito na filosofia.”²¹

À medida que nos aproximamos da terceira parte da nossa história, instamos os ‘homens’ a verem-se a si mesmos como estando *ligados* à natureza e isto é algo que não carece de verificação empírica. Nós estamos e sempre estivemos intimamente ligados em naturezas e culturas. Porém, para efeitos de domínio simbólico, não contamos a história dessa forma. Podemos considerar-nos, por exemplo, como ‘companheiros de espécie’ de outros seres – não só dos nossos animais de estimação, já que o Bobi ou a Mini são membros amados da família, mas de uma forma muito mais genérica. Veja-se o que diz Michael Pearson sobre o atum azul:

O atum azul do Sul é um peixe magnífico. Pesa em média 25 quilos e pode viver até 40 anos. Estes peixes reproduzem-se nas águas a sul de Java e depois descem pela costa ocidental da Austrália. Aí, separam-se; uns atravessam o Oceano Índico para as águas da África austral e outros atravessam a Grande Baía Australiana, ao redor da Tasmânia, subindo a costa leste até à Nova Zelândia, dirigindo-se depois para norte e oeste e, finalmente, de volta a Java para

²⁰ Serres, pp. 36-8.

²¹ Serres, p. 16.

procriar.²²

O nosso amigo Michael adora o atum azul como se fosse um seu companheiro. Para os pescadores que o perseguem, um cardume atrás de outro no Oceano Índico ou ao largo de Port Lincoln na Grande Baía Australiana (onde têm uma curiosa festa anual em que há uma competição para ver quem consegue atirar mais longe o peixe – agora de plástico, por uma questão de respeito), o atum azul é certamente uma espécie companheira, ‘co-constitutiva’ nas suas relações. Nas palavras de Donna Haraway:

nenhum dos parceiros existe previamente à relação e a relação é algo que se vai construindo. A especificidade histórica e a mutabilidade contingente são sempre válidas, quer para a natureza quer para a cultura, para as naturezasculturas. Não há quaisquer fundamentos; são apenas os elefantes que apoiam os elefantes, sempre.²³

O Contrato Natural

Chegamos agora ao capítulo final da nossa história, onde o homem, de forma mais modesta, assume uma posição filosófica não central. Deixa de olhar, por um lado, para um deus único, um governador único, e, por outro, para as espécies inferiores e a natureza. Já não se encontra na vanguarda de uma modernidade triunfante e futurista, passando a fazer parte de um mundo global: “Exclusivamente enraizados, até há pouco, na sua história, será que os nossos pensamentos reencontram agora a essencial e estranha geografia? Outrora sozinha a pensar o global, a filosofia deixará de sonhar?”²⁴

Temos consciência de que esta terceira parte da nossa ‘narrativa marítima’ será menos descritiva e mais futurista e retórica. Nela, pretendemos integrar o conceito fundamental de valor. No comércio do Oceano Índico, o valor da mercadoria é, naturalmente, crucial, e é ele que determina a deslocação dos bens. Vejamos, por exemplo, o caso do

²² Pearson, p. 8.

²³ Donna J Haraway, *The Companion Species Manifesto: Dogs, People, and Significant Otherness*, Prickly Paradigm, Chicago, 2003, p. 12.

²⁴ Serres, p. 18-9.

marfim. O marfim era de tal forma abundante em África que se usava para construir as paliçadas nas aldeias durante o período pré-colonial. Este uso não-luxuoso do marfim significava que os comerciantes da Índia podiam fazer bons negócios, distribuindo-o pela então economia global centrada no Oceano Índico, onde o marfim haveria de ser transformado num produto de luxo, com valor muito superior ao seu valor original. Temos, portanto, um material natural, abundante em certas zonas, que se transforma, por via da sucessiva adição de valor cultural, num material raro. Hoje, porém, um novo conjunto de valores se afirma devido à questão levantada pelos elefantes, ou melhor, pelos seus defensores humanos. Eles falam (tal como interpretados pelos humanos, que ouviram os argumentos avançados pelos seus companheiros de espécie) de sustentabilidade e de equilíbrio ecológico nos parques nacionais e zonas rurais de África. Portanto, quando falamos em integrar o conceito de valor, o que queremos dizer é que os valores culturais (como apreciar a beleza de um artefacto esculpido em marfim ou, inversamente, ter compaixão pelos elefantes criminosamente chacinados) não têm necessariamente de contradizer ou rivalizar com o argumento do empresário sobre a necessidade de ganhar a vida. Todavia, o empresário precisa de ser persuadido acerca da insustentabilidade de uma relação puramente exploradora com a natureza, em que o fluxo de valor é exclusivamente unilateral e tido como ilimitado.

Explicar o Natural

Partha Dasgupta, de St. John's College em Oxford, ajuda-nos a pensar sobre os contornos económicos de qualquer 'narrativa marítima'. Considerando que cada história é contada tendo em vista algum 'bem' (algum valor), então a narrativa de um lugar é, de alguma forma, algébrica. Trata-se de uma série de cálculos que convergem para um resultado positivo. Porém, "os estaticistas económicos interpretam a riqueza de forma estrita", escreve Dasgupta.

A riqueza deve incluir não só o capital manufaturado (estradas e edifícios, maquinaria e equipamento, cabos e portos) e aquilo que hoje se designa de capital humano (conhecimento e competências), mas também capital natural (petróleo e minerais, pescas, florestas e, mais genericamente, ecossistemas) ... Eu uso o termo "investimento inclusivo" para esta definição mais lata de riqueza,

que contrasta com a sua aceção mais restrita de “investimento registado”.²⁵

A lógica do capital natural é complexa e plena de inter-relações. Esta lógica é destruída pela imposição do padrão reticulado de propriedade de parcelas de terra, onde os ‘serviços livres’ prestados pela natureza, tais como um riacho ondeando por entre diferentes propriedades ou a fartura que o mar oferece, não entram nos cálculos dos economistas:

Quem destrói mangais a fim de criar viveiros de camarões ou deita abaixo florestas nos planaltos ou bacias hidrográficas para exportar madeira não tem a obrigação de recompensar os pescadores que vivem dos mangais nem os habitantes das planícies, cujos campos e pescas são protegidos pelas florestas da montanha. O desenvolvimento económico sob a forma de crescimento em PIB per capita da melhoria do Índice de Desenvolvimento Humano pode coincidir com o declínio da riqueza de alguns dos membros mais pobres da sociedade.

As comunidades rurais nos países pobres há muito que reconheceram a forte conexão do local com a natureza, tendo desenvolvido mecanismos para lidar com os problemas por ela criados. Um lago ou uma floresta são sistemas de material orgânico e inorgânico, que oferecem inúmeros serviços. Este aspeto dos lagos e florestas torna-os inadequados para divisão em propriedade privada.²⁶

Ao acrescentar uma nova variável (“serviços da natureza”) à fórmula do cálculo inclusivo da riqueza, Dasgupta obtém um resultado que contradiz o otimismo descabido relativo ao aumento da riqueza nos países em vias de desenvolvimento. A Índia, por exemplo, deveria estar a crescer a um ritmo saudável de 2,3 por cento do PIB per capita, mas de acordo com o cálculo inclusivo a média indiana está a empobrecer a um ritmo de 0,5 por cento.²⁷ Escusado será dizer que o aquecimento do Oceano Índico, com os seus efeitos no peixe e nos recifes, provocou uma redução imediata do capital natural.

²⁵ Partha Dasgupta, ‘Arrested Development’, *Australian Financial Review*, 14 Dezembro 2003, p. 6.

²⁶ Dasgupta, p. 6.

²⁷ Dasgupta, p. 7.

Na tentativa de reorganizar o sistema de valores na nossa narrativa de um contrato natural, pensemos novamente, a título de exemplo, sobre o fenómeno da concorrência em naturezasculturas. É ou não é a lei dos oceanos que os peixes mais pequenos sejam comidos pelos maiores e assim sucessivamente? Nos conselhos de administração das grandes empresas, ouvimos metáforas como ‘cadeia alimentar’ e ‘peixe miúdo’, usados para menosprezar os menos bem-sucedidos e para justificar uma competição bélica. Os tubarões e leões, símbolos supremos da destruição, não demonstram compaixão – nem os magnatas empresariais. Mas a natureza fornece outras imagens, leis e metáforas. Talvez os golfinhos, mais perspicazes, tenham algo a ensinar aos tubarões, assim como os filósofos, ainda sem assento nos conselhos de administração.

Nos primórdios do comércio do Oceano Índico, a prática pacífica dos jainas²⁸ e banianos²⁹ foi registada pelos historiadores, que salientaram também a nova configuração do comércio trazida pelos europeus. Estes começaram a impor bloqueios aos portos para tentar forçar monopólios: os seus navios tinham canhões. A partir daí, a competição do comércio tornou-se uma guerra, e ainda o é, pelo petróleo, por exemplo. “A passagem da guerra às relações económicas” – diz Serres – “não implica alterações notáveis neste raciocínio.” (32) Aqui, Serres observa que no panteão dos deuses romanos residia Quirino, o deus da produção, e Hermes, o deus da comunicação ou troca, bem como os deuses relacionados com a guerra, Júpiter e Marte.

(...) Marte chama guerra ao que os outros dois chamam concorrência: continuação das operações militares por outros meios, exploração, mercadorias, dinheiro ou informação. Mais escondido ainda, o verdadeiro conflito reaparece. Reproduz-se o mesmo esquema: com a sua fealdade e imundícies que acidentalmente espalham, as indústrias químicas, as grandes extensões de criação de animais, as centrais atómicas ou os petroleiros gigantes, espalham a violência objectiva global sem outras armas que não seja a força da sua dimensão, nem outra finalidade, comum e contratual, do que a procura de

²⁸ Nota de tradução: Seguidor da religião jainista.

²⁹ Nota de tradução: Comerciantes do Guzerate, Índia.

dominação sobre os homens.³⁰

Travadas as batalhas económicas, com todo o seu desperdício e ineficácia, é possível que seja assinado um contrato entre as partes beligerantes para dividir os despojos restantes. A natureza não é signatária deste contrato social e económico entre os homens e estes esquecem-se do seu contrato natural com o mundo. Esquecem-se da sua origem. Esquecem-se das suas mães, com quem tiveram, claro está, uma ligação natural. Dado que escrevemos isto na Austrália, gostaríamos de o ilustrar com uma antiga prática dos aborígenes australianos.

Antigamente, quando uma criança Ngarrindjeri nascia, o seu cordão umbilical era seco e tratado, embrulhado em penas e enviado, para troca, a outro grupo de pessoas com um recém-nascido. As duas crianças, assim ligadas, tinham então uma relação especial para toda a vida: “Dons de alimento e armas acompanhavam as trocas, mas o papel principal dos parceiros consistia em agir como intermediários nas relações comerciais entre os respetivos grupos”.³¹ Ligados pelos cordões umbilicais, regulavam a troca de bens, entre os quais se podia incluir o conhecimento.

Sob pena de esta história parecer uma celebração sentimentalista e idealista de ideias e práticas remotas, relembremos o leitor de que os aborígenes são a cultura viva mais antiga do mundo e de que eles atingiram este estatuto graças a práticas sustentáveis (distribuição de alimentos, controlo de natalidade, etc.), com uma filosofia que não tinha uma divisão natureza-cultura e onde as pessoas e outras coisas vivas e inanimadas se encontravam ligadas numa rede cultural de afinidade que não tinha o homem como o seu centro. Por sua vez, a filosofia europeia que hoje domina o mundo só se tornou hegemónica há pouco tempo. Embora possa estar perigosamente fora de controlo, a verdade é que produziu tanta sabedoria quanto insensatez.

Encontramos uma sabedoria imensa em Michel Serres, no seu clamor por uma filosofia capaz de combater os perigos da globalização, e encontramos-la também em Ilya Prigogine, físico galardoado com o prémio Nobel, cujas observações sobre Rabindranath Tagore deram

³⁰ Serres, p. 32.

³¹ Diane Bell, *Ngarrindjeri Wurrurarrin: A World that Is, Was and Will Be*, Spinifex Press, North Melbourne, 1998, p. 493.

origem à ideia de trazer uma espécie de estudos culturais ecológicos à arena do Oceano Índico. Ao debater as diferentes perspectivas do mundo que emergiram das discussões de Tagore com Einstein, Prigogine diz que a ciência está a evoluir no sentido das ideias de Tagore.³² Até à sua morte, Einstein manteve uma espécie de filosofia realista, segundo a qual as entidades têm propriedades objetivas bem definidas, mesmo na ausência de quaisquer medidas. Este ponto de vista é partilhado por muitos académicos de vanguarda, mesmo após a posição de Copenhaga, desenvolvida na década de 1930 por Bohr, que contemplava o famigerado princípio da incerteza de Heisenberg. Este físico dizia que: “As leis da natureza que formulamos matematicamente na teoria quântica já não lidam com as partículas elementares propriamente ditas, mas com o conhecimento que temos delas”.³³ E nas novas humanidades estamos familiarizados com posicionamentos semelhantes sobre o modo com as nossas visões do mundo são mediadas pela nossa posição enquanto observadores: o problema epistemológico de saber aquilo que sabemos através da representação, através das nossas formas de expressão. Temos então estes posicionamentos objetivistas e subjetivistas, os quais mantêm separados o observador e o observado, a mente e a realidade. Tagore não concordava com esse dualismo que continua a separar as ciências e as humanidades, impedindo um pensamento global. “Aquilo que designamos de verdade” – disse a Einstein – “reside na harmonia racional entre os aspetos subjetivos e objetivos da realidade, ambos pertencentes ao homem super-pessoal.”³⁴ Einstein tenta insistir numa dualidade: “há duas concepções diferentes sobre a natureza do universo – o mundo como uma unidade dependente da humanidade e o mundo como realidade independente do fator humano...” Tagore argumenta: “Este mundo é um mundo humano – a visão científica do mundo é também a do homem

³² Ilya Prigogine e Isabelle Stengers, *Order out of Chaos: Man's New Dialogue with Nature*, Heinemann, Londres, 1984.

³³ Werner Heisenberg, *The Physicist's Conception of Nature*, Hutchison, Londres, 1955, p. 15.

³⁴ Citado em Dipankar Home e Andrew Robinson, ‘Einstein and Tagore: Man, Nature and Mysticism’, *Journal of Consciousness Studies*, vol. 2, no. 2, 1995, p. 175.

científico. Por essa razão, o mundo que nos é alheio não existe; é um mundo relativo, cuja realidade depende da nossa consciência.”³⁵

Esta consciência é o ‘homem super-pessoal’, que Prigogine descreve como “a estrutura comum de consciência de todos os humanos.”³⁶ Aqui, a modéstia impede-nos de tentar grosseiramente resumir as palavras destes gigantes do pensamento do século vinte. Apenas observamos que estas parecem dar crédito à ideia de uma natureza cultura em rede, que não é nem subjetiva nem objetiva na sua essência (Tagore: “O Universo é como uma teia de aranha e as mentes são como aranhas, pois a mente tanto é uma como muitas”), o que pode, de alguma forma, ir ao encontro do presente projeto, evidenciando a necessidade de escutar os argumentos da natureza enquanto produzimos o nosso ‘conhecimento oceânico’.³⁷

E visto que ele fala do mar num dos seus últimos poemas, a 27 de julho de 1941, alguns dias antes da sua morte, não podíamos deixar de dar a última palavra a Tagore:

O último sol do último dia

Fazia a pergunta da costa do mar ocidental

No silêncio da tardinha—

Quem és tu?

Nenhuma resposta chegou.³⁸

³⁵ Citado em Home e Robinson, p. 174.

³⁶ Prigogine e Stengers, p. 175.

³⁷ Citado em Home e Robinson, p. 175.

³⁸ Citado em Home e Robinson, p. 179.

AMARRAS: CRIOLIZAÇÕES INDO-OCEÂNICAS¹

Françoise Vergès e Carpanin Marimoutou

Em 2004, escrevemos muito rapidamente, com urgência, um texto a duas mãos que publicámos com o título *Amarres*. Incide sobre os processos de criouliização no Oceano Índico e sobre o debate cultural e político na nossa ilha, A Reunião. Preocupava-nos clarificar a natureza dos processos de criouliização no Oceano Índico, tanto mais que estávamos a elaborar o conteúdo do programa científico e cultural de um futuro museu, a Casa das civilizações e da unidade reunionense, cujo objetivo era contar, com imagens e som, a história do povoamento da ilha. Debruçarmo-nos sobre o conteúdo do debate cultural e político pareceu-nos indispensável para pensar melhor os processos de descolonização e recolonização em curso.

Queríamos “*inscrever a nossa ilha naquelas redes de intercâmbios e de encontros, na encruzilhada dos mundos africanos, europeus, asiáticos e insulares*” e *corresponder “à presença cada vez maior dos artistas e da cultura no panorama reunionense e às perguntas que coloca esta presença; à renovação do interesse manifestado por Paris para com as emergências artísticas reunionenses; à falta de reflexão sobre as mesmas; à debilidade do debate público; ao etos agressivamente masculino do discurso reunionense, artístico, cultural, político, social; às perguntas e novas práticas induzidas pelas profundas mutações dos últimos trinta anos; à necessidade de participar no debate pós-colonial”*. Estávamos mergulhados num momento de construção em que a reflexão sobre o museu trazia grandes desafios: que arquitetura, como ligar cultura e natureza separadas pela ideologia

¹ Selecção do texto de Françoise Vergès e Carpanin Marimoutou, “Amarres, créolisations india-océanes” Paris, L’Harmattan, 2005. Traduzido e publicado com a autorização dos autores. Inclui um prefácio inédito de Françoise Vergès e Carpanin Marimoutou. Tradução de Marie Manuelle Silva.

européia, que lugar atribuir ao objeto, que fazer com a ausência de objetos que testemunham das vidas (dos/as escravos/as, contratados/as, migrantes), que lugar atribuir à arte contemporânea, ao vídeo, ao teatro, à poesia, à cultura crioula reunionense, à mudança do clima, às invenções populares?

Cerca de quinze anos mais tarde, podemos dizer que não tínhamos previsto a aceleração capitalista que no entanto se delineava, nem nos apercebemos da amplitude do assalto do neoliberalismo contra o mundo, nem do impacto que teria no Oceano Índico – militarização acelerada, privatização massiva das costas acompanhada pela destruição de comunidades que tanto contribuíram para os processos de criouliização e pela construção de hotéis, fazendo dos pescadores, vendedoras de peixe e jardineiros, guardas e domésticos, uniformização imposta pelo consumo de massas, novas práticas de racialização, feminização da pobreza, mudança do clima, poder da assimilação firmemente denunciada por Aimé Césaire, Frantz Fanon e por intelectuais reunionenses desde os anos 1950.

Apesar deste assalto, rotas milenárias sul-sul permaneceram rotas de intercâmbios e novas “cidades-hub” surgiram, oferecendo novos espaços de encontro, de comércio, de transação, de empréstimos linguísticos, de circulação de sons, de gostos e de ideias. As viagens de um continente para outro tornaram-se mais fáceis. O Norte, que sempre esteve na periferia, assim permaneceu cada vez mais. E a criouliização? Em 2004, já pensávamos que não a devíamos tornar num fetiche, nem idealizá-la. Não nos esquecemos que aconteceu em condições de brutalidade e exploração – escravatura e colonização. É verdade que alguns processos escaparam a esses regimes de violência (o mundo suaíli), mas não queríamos nem negar esta história, nem minimizar o papel compressor da ideologia neoliberal.

Na nossa ilha, depois de a direita local ter conseguido o poder em 2010, uma das primeiras decisões tomadas foi a de matar o projeto de museu. O desaparecimento deste projeto deixou a porta aberta a uma maior e mais dissimulada campanha de assimilação por parte do Estado francês. Este percebeu, no entanto, que era necessário abrir mais o mundo cultural e artístico, e turístico aos mundos do Oceano Índico, mas esta abertura tem que ser despolitizada. A criouliização tornou-se harmonia, argumento turístico, prova da magnanimidade da França e de uma globalização feliz.

Hoje, virar-nos-íamos certamente para a teoria decolonial e salientaríamos o surgimento de cenas artísticas abundantes e inovadoras em África e na Ásia. Um *Amarres 2* seria mais ofensivo, mais ancorado nas resistências cujas transformações foram brutais no Oceano Índico, mais atento à criação de coletivos artísticos e culturais, às formas utópicas que tornam visíveis práticas de desvio, de desobediência.

Françoise Vergès e Carpanin Marimoutou
28 de Janeiro de 2019

A Ilha

*Oh não
não reescrevo a despedida
não
não reescrevo o caderno de um regresso
ao país natal
mas
o cadoque²
para a infância renovada*

Patrice Treuthardt, *Pointe et complainte des galets*

Nativos de uma ilha muitas vezes esquecida nos mapas do mundo, muitas vezes confundida com outros territórios franceses ultramarinos, tentamos afirmar uma problemática que assente neste esquecimento, nesta confusão. Ser esquecido, não contar, não será a sina de tantos povos, grupos? Não será necessário perguntar-se: esquecido por quem, porquê, contar para quem, porquê? É preciso partir deste esquecimento, desta «inexistência» e formular a pergunta política «quem conta? E para quem?», pergunta fundamental de alcance político, porque remete para o que leva a existir socialmente, a ser aceite

² **Cadoque**, mauricianismo, semente (*Caesalpinia bonduc*), que as crianças aqueciam esfregando-a contra uma pedra para «queimarem» outras crianças, pressionando-a contra a pele (NT).

pela comunidade dos cidadãos. Mas esta comunidade não é meramente nacional, também remete para o que significa viver juntos, na Reunião e na região indo-ocêânica, comunidade imaginada e concreta, antiga e em formação.

Quando a Europa pensava ser o centro do mundo, quando organizava o mundo em torno desse centro, estávamos algures, além, no cabo do mundo. Estávamos então ancorados a França, uma âncora imposta, por vezes estrangulados pelo laço. Hoje, como a Europa se tornou numa das províncias do mundo, repensamos as nossas amarras. Descentrar o olhar, desenhar uma nova cartografia do mundo, do Oceano Índico, onde a França, a Europa, a Ásia e o mundo muçulmano se cruzam, eis o nosso projeto. Inscrever a nossa ilha nessas redes de intercâmbios e de encontros, no cruzamento dos mundos africanos, europeus, asiáticos e insulares. Provavelmente na periferia, mas numa periferia pensada, trabalhada, transformada num trunfo, numa vantagem. Não estamos no centro do mundo, nunca estaremos. Sempre estaremos um pouco à margem, na margem, e depois? Propomos uma reinscrição na diversidade, na globalização pensada como encontros, intercâmbios num mundo multipolar. Amarras, para que nos possamos ancorar no Oceano e soltar as amarras, entrar em relação.

Porquê este texto? Poderiam dizer-nos que já foi tudo dito, que apenas podemos repetir, e mal, aquilo que já foi escrito a propósito da Reunião, da mestiçagem, do intercultural, do cruzamento. Não haveria nada a acrescentar ou tão pouco. Será, aliás, que somos capazes de renovar tudo isto, ou devemos esperar as «próximas gerações», naturalmente associadas ao novo? A necessidade de escrever este texto é uma resposta a várias coisas: a presença cada vez mais importante dos artistas e da cultura no panorama reunionense e as perguntas que esta presença coloca; o interesse de Paris pelas emergências artísticas reunionenses; a falta de uma reflexão sobre estas; a debilidade do debate público; o etos agressivamente masculino do discurso reunionense, artístico, cultural, político, social; as perguntas e as novas práticas induzidas pelas profundas mutações ocorridas nos últimos trinta anos; a necessidade de participar no debate pós-colonial. Baseamo-nos, por um lado, nos teóricos do estruturalismo e do pós-estruturalismo, entre os quais Michel Foucault, Claude Levi-Strauss, Jacques Derrida, Tzvetan Todorov, James Clifford, Régine Robin, Chantal Mouffe, nas contribuições da psicanálise, do feminismo, da arte contemporânea e da arquitetura

e, por outro lado, nos teóricos do pós-colonialismo, entre os quais Aimé Césaire, Frantz Fanon, C.L.R James, Stuart Hall, Edward Said, Paul Gilroy, Arjun Appadurai, Arhundati Roy, Sara Suleri, Salman Rushdie, Achille Mbembe. É a partir de tudo isto que gostaríamos de desenvolver um movimento crítico na Reunião.

A língua do Outro

Este texto é escrito por dois reunionenses, uma mulher e um homem, que cresceram aqui, que se sentem nativos, que participaram e participam no debate cultural e político. Nativos, para nós, significa não só ter nascido na ilha, mas também preocupar-se com ela: com a sua inscrição no Oceano Índico, com a revalorização de expressões e práticas próprias, com a reapropriação do seu território. Para nós, ser daqui significa necessariamente, e sem ter tido outras alternativas, ser bilingue e pluricultural. Durante muito tempo, a Europa privilegiou o monolinguismo e o monocultural, o Europeu não *precisava* das línguas e das culturas do outro porque a sua cultura e a sua língua eram, do seu ponto de vista, o universal. Nas colónias, o plurilinguismo e o pluricultural eram dados adquiridos, inevitáveis, mas apresentados como sinais do atraso provocado pelo imperialismo, mas que, no entanto, se revelam hoje a condição indispensável à prática do intercultural. A língua do Outro tornou-se nossa – sem orgulho nem vergonha – sem que perdêssemos a língua nativa. É também sem orgulho nem vergonha que abraçamos as ferramentas conceptuais e a técnica que nos são úteis, gostamos da literatura e das artes do Ocidente. Fazemos nossa a máxima da grande poeta afro-americana, Audrey Lorde, *Using the master's tools to dismantle the master's house*. Não estamos, no entanto, num confronto binário: a Europa é um dos mundos do nosso mundo de cuja matriz também fez parte a África, a Ásia, o mundo muçulmano, os mundos insulares. Estamos simplesmente a começar um inventário crítico. Acabaram as oposições binárias, todas as culturas se interpenetram, alimentam-se umas às outras, nenhuma é solitária nem pura. Não existe, no entanto, idealização da mistura, nem celebração beata da criouldade, mas uma atenção ao conflito, às tensões, às derivas sempre possíveis da etnização compensatória identitária.

Fronteiras do «nós»

É um texto aberto à discussão, um texto que assume um ponto de vista e não deseja ser exaustivo nem neutro. É um texto onde quisemos insistir sobre certos aspetos e onde, conscientemente, deixámos voluntariamente outros de parte. Neste texto, confrontamo-nos com a polissemia do «nós»: o nós que remete para os autores, o nós que se situa em oposição, que confronta um «eles» (interno ou externo à ilha) e o nós que engloba os habitantes da ilha. Temos consciência dos efeitos de exclusão decorrentes do «nós», mas também sabemos que nenhuma formação de um grupo ocorreu sem estratégias de exclusão. Nenhum processo de identificação ocorreu sem a instauração de uma fronteira entre um «nós» e um «eles». Não se espera de nenhum grupo ou povo que proceda de outra forma. Mas isto não significa em nenhuma circunstância que as fronteiras sejam intransponíveis, que o outro não seja constitutivo de si-próprio, que as identificações não sejam sujeitas a transformações constantemente negociáveis. Isto significa também uma particular atenção ao risco de transformação do «eles» em ameaça fantasmática para a nossa existência, que gera a formação de identidades fechadas. O «nós» comum deste texto está em formação. Há dois obstáculos para contornar, por um lado, o nós nacionalista e/ou comunalista e, por outro lado, a diluição num universal abstrato e histórico, a famosa «aldeia global». Se o nacionalismo – invenção do romantismo europeu – foi usado, com razão, enquanto força nas lutas de descolonização, se o Estado-Nação continua a ser o modelo dominante, com todos os problemas que acarreta (repressão das línguas e das culturas), sabemos, face às fortunas e infortunas do nacionalismo na segunda metade do século XX, que este modelo não é o único que permite uma emancipação e reapropriação de nós-próprios.

Região na república francesa e na Europa, e região ancorada no seu ambiente indo-oceânico, a Reunião deve inventar um modelo pós-colonial próprio. A ausência de uma burguesia esclarecida na Reunião – salvo raras exceções, poucos se envolvem num movimento de valorização do território e das suas culturas – provoca simultaneamente reflexos comunitários e fascínio pela aldeia global, ambas atitudes a-históricas. A rápida expansão dos meios de comunicação, o acesso acelerado aos bens de consumo, o desaparecimento de uma miséria escandalosa e visível produziram inevitavelmente a ilusão de que tudo

aconteceu sem conflitos. Esquecemo-nos rapidamente das lutas sociais e culturais que nos deram melhores condições. Resvalamos para uma obscura amnésia que limou as arestas e esbateu as violências sociais, remetidas para a esfera privada (os média refletiram e reproduziram amplamente esta amnésia). Assim, algumas representações do reunionense, como o homem incapaz, a mãe possessiva, o padrecó violador, foram recrutadas para explicar o «atraso» reunionense, relegando para segundo plano as heranças do colonialismo com as suas violências e brutalidades. No nosso entender, apenas uma análise capaz de contemplar a interação entre o político e o social, a economia e o cultural, o privado e o público, poderá apreender a complexidade do mundo reunionense. A burguesia reunionense, na sua maioria, acobardou-se, e a pequena burguesia, filhos de operários agrícolas, pequenos comerciantes, operários, funcionários públicos modestos, quis esquecer rapidamente de onde vinha para correr em direção à «metrópole», ostentar sinais secundários de *francité* – carros, férias nas Maurícias, desprezo pelos pobres – ignorando, na maioria das vezes, os movimentos culturais e intelectuais regionais e europeus. Raros são os que transmitiram aos filhos a genealogia da família, das lutas e dos conflitos, o que abriu caminho para o fenómeno atual de identidades compensatórias. Estas classes sociais são semelhantes às burguesias pós-coloniais que participaram, conscientemente ou não, no que Sarat Maharaj chama de *multiculturalism management*, que aceitam uma ligeira diferença cultural mas sem exagero, e sobretudo bem delimitada, com uma separação clara entre cultura e social, entre cultura e política. Um «nós» em formação, dizíamos nós, que deve evitar a cultura da recriminação, da mitologização da sua história, o recuo identitário, a noção fundamentalmente estática de identidade e escolher a responsabilidade, o presente, o heterogéneo, a criouliização. Um «nós» que se lembra do passado, mas que não se tranca nele, que se situa numa genealogia de lutas para a justiça, a equidade e a democratização.

*Invoco-te terra de sapotilhas
na reverberação das margens
[...]
invoco-te terra de babel
ignorada como uma doença vergonhosa
baçar de alfabetos apagados
beatitude de Deus cargueiro*

*entranhas secas
monumentos de chapa ondulada
invoco-te terra queimada
encruzilhada em nenhures, onde levam portulanos falsificados*

Riel Debras, *L'Oriflamme léthargique*

Ilha-arquipélago

Propomos partir do que nos fez, da terra na qual crescemos, montanha vulcânica, terra desabitada, isolada no Oceano Índico, conhecida dos Árabes, evitada pelos Portugueses, colonizada pelos Franceses – retrçando as rotas de intercâmbios com os mundos que a fizeram. Os primeiros habitantes foram colonos franceses com os seus escravos malgaxes e indianos. É uma ilha de escravos e de mestres, que se torna numa ilha de mestres e de contratados. É uma ilha onde a História atirou malgaxes, africanos, comorianos, indianos, chineses, indochineses, malaio, europeus e franceses, ateus, católicos e muçulmanos, budistas e hindus, animistas e politeístas. Mas não se trata de um simples caso de justaposição. A ilha faz com que possamos ser ao mesmo tempo cristãos e hindus, cristãos e animistas, hindus e animistas. É uma ilha do mundo crioulo, na rota entre África e Ásia, uma ilha sub-França, uma ilha-arquipélago. É uma ilha do mundo do Oceano Índico, uma ilha de crioulizações indo-oceânicas.

Indo-oceânicas

*Sulcamos o Oceano Índico, à procura das mais maravilhosas nuvens,
das brisas mais enfeitiçadoras, dos charcos mais coloridos,
dos cantos, das cores mais raras, o azul apaixonou-nos,
e sabemos fazer rebentar as ondas na areia e nos recifes*

Jean Albany, *Fare Fare*

Seascapes

A apreensão de nossa terra integra o oceano. A noção de *seascape*, intraduzível em francês³, serve o nosso propósito: o oceano é paisagem mental, imenso e vazio, espaço do tráfico de escravos, de trabalho contratado, da deportação e do laço. Cena do crime, do que separa, mas também cena de uma primeira transformação, de uma primeira criou-lização que reúne as diversidades.

O Oceano Índico é um espaço de intercâmbios, de encontros, de comércio, de línguas e de novas culturas bem antes da chegada dos Europeus. As cidades cosmopolitas, verdadeiras cidades globais onde convivem judeus, armênios, árabes, indianos, chineses, malgaxes... prefiguram as cidades globais contemporâneas. Se a chegada dos europeus afetou profundamente o mundo indo-oceânico, não o destruiu completamente. O período da descolonização e depois o da construção dos Estados-Nação reforçaram uma nacionalização do espaço. Nos últimos anos, as trocas transnacionais e transcontinentais renovaram-se. Revelaram novas rotas, novos itinerários. A emergência de novas cidades globais (Dubai, Joanesburgo, Singapura...) desenha uma nova cartografia. O estudo destes espaços pressupõe o estudo da «produção» do espaço, que é culturalmente e socialmente uma produção social e cultural. O Oceano Índico é um *espaço sem supranacionalidade nem territorialização exata*. É um espaço cultural, com vários espaços-tempo que se sobrepõem, onde as temporalidades e os territórios são construídos e desconstruídos. Oceano que une os continentes e as ilhas. Espaço afro-asiático, muçulmano, cristão, animista, budista, hindu, espaço das criou-lizações. Oceano de brisas e de monções, de ciclones e de ventos.

Tempo / Espaço – Mundo

O Oceano Índico alberga vários fusos históricos. As globalizações que se sucederam produziram as regionalizações. Remetem para uma longa história que remonta à Antiguidade, por volta dos séculos IV-VI da nossa era. Esta parte do Oceano Índico entrou então progressivamente num «tempo mundo» caracterizado por uma multipolaridade variável, para a qual o controle das redes de comunicação de intercâmbios cons-

³ Intraduzível também em português. NdE

tituiu muitas vezes um desafio. A sua extensão, os muitos mares que o constituem e as terras imersas à sua volta fazem com que mereça, mais do que qualquer outro oceano, o qualificativo de *encruzilhada de civilizações*, com a existência de *civilizações de franja* que florescem nas diferentes ilhas e arquipélagos. Zona de contato, o Oceano Índico continua a abrigar as mais importantes rotas marítimas, ligando Médio Oriente, África, Ásia, Europa e América. Por ele transita hoje uma parte importante do petróleo bruto e derivados, extraídos dos poços do Golfo Pérsico e da Indonésia.

Não se trata de um espaço homogêneo. Radicalmente marcado pelo diverso e pela heterogeneidade, prefigura o mundo globalizado em formação, com as suas desigualdades, tensões, guerras potenciais, o seu cosmopolitismo, a sua multipolaridade, o seu dinamismo, a sua criatividade. Despedaçado, fragmentado, mas também atravessado por itinerários comuns, o Índico caracteriza-se pelas temporalidades que nele se desenvolveram – a globalização nusantariana, a economia mundo muçulmana, a talassocracia europeia, ou as globalizações dos Impérios pré-europeus, do tráfico de escravos e da escravatura, e dos Impérios europeus. Vetor no comércio entre as culturas e os humanos desde tempos remotos, o Índico conhece hoje uma nova globalização. Os desafios geopolíticos, culturais e económicos adquirem nele uma dimensão redobrada. É uma zona de tensões exacerbadas pela forte presença militar dos Estados Unidos, guerras civis e de purificação étnica, deterioração dos recursos, explosão demográfica, pandemias, luta pela dominação dos recursos (água, florestas, petróleo, pedras preciosas, minérios), recuos identitários e religiosos. É importante observar como as mudanças de registo – que tornam visíveis rotas de intercâmbios e fazem desaparecer outras – obedecem a lógicas sociais amplas. A observação das afirmações, legitimações e estratégias identitárias produzidas por essas mudanças permite analisar a forma como se encaixam. Assim, a renovação de identidades diaspóricas por vezes encorajada pelos Estados-Nação donde provêm, os novos circuitos de intercâmbios e de tráficos, inclusivamente mafiosos, devem ser analisados. A Reunião não está ao abrigo das reconfigurações de poder e de resistência em curso.

Indo-oceanidade: ancoragem e amarras

Propomos uma *indo-oceanidade que seja ancoragem e amarras*. Privilegiamos a metáfora da ancoragem porque nos permite pensar o exílio e a deslocação, o movimento e o fluxo, mas sem ignorar o território de onde partimos. *Identidade ancorada e em viagem*, para traçar ou reconhecer rotas, itinerários onde o intercâmbio e o encontro acontecem. A reapropriação do território liberta a imaginação, permite partir sem angústia, sem medo e viajar. É uma ilha que se lembra dos continentes. Constatamos um movimento de balanço, de vai e vem, entre os continentes e a ilha, a ilha e o mundo insular. A presença do horizonte faz com que não possamos esquecer o que está lá, depois dele. *O horizonte, o que ainda não é conhecido, o que acontece, o imprevisível, o inesperado, isto é, a história*. Esta linha geográfica é a metáfora do nosso horizonte político: sempre re-trabalhado, sujeito a novas contradições, novos conflitos, novos desafios. Este horizonte que desenha uma linha curva – e não direita como no Norte – é metáfora da nossa posição: o horizonte afasta, a curva aproxima. Esta indo-oceanidade não é só cultural, ou melhor, reconhece o cultural como elemento do geopolítico e do económico.

A nossa ilha, no eixo África-Ásia, esteve na conjunção de diferentes economias e culturas-mundos. É um espaço ordenado por práticas sucessivas de territorialização que se sobrepõem, destroem, misturam, ordenam de novo. As crioulizações indo-oceânicas nunca estão acabadas, são sempre re-trabalhadas. Negociações, necessidade da perda, da renúncia presidem à sua dinâmica. *Sem perda, não há criouliização. Sem desigualdade, não há criouliização* porque esta requer, exige um espaço de negociação onde tensões e conflitos se resolvem, mas não se dissolvem. Renunciar para admitir o lugar do Outro e do desconhecido. Para partilhar a terra, a ilha. Somos partidários de uma inscrição simultaneamente nesta ilha nas margens dos continentes e nas áreas de civilização com territorializações múltiplas, no espaço de uma pós-colonialidade.

(...)

Crioulizações indo-oceânicas

O Ramaloya (raya m'aloja) dia Ralaloya (raha m'aloja) Aleveno ao ana-tin'ny dihy (dia) re ny lasa fandraoa managérat

Eric Manana, *Maloya*

A crioulização não é um agregado, uma soma de diferenças. É inacabada, sujeita às mutações, à perda. É um empréstimo, mimética e criadora. Não teme enraizar-se porque, para ela, a raiz não é necessariamente mortífera, se esta amarrar para melhor deixar partir. Não há idealização do movimento, mas uma integração da distância até à terra, o lugar, o outro. A amarra é relação que aceita o laço, que não teme ser submetida aos sentidos, ao desejo, que aceita renunciar.

O Outro já não pode ser avaliado à medida do Um. Qualquer civilização está em contato com outras, nenhuma é detentora da universalidade, da modernidade. Cada uma é atravessada por conflitos entre diferentes tradições e modernidades, cada uma apresenta fronteiras em movimento, configurações complexas. Os territórios sobrepõem-se, as histórias entrecruzam-se. A diversidade cultural é um facto, o diálogo entre as civilizações um dado para o futuro. A homogeneização do mundo é uma ofensiva contra a interculturalidade, o múltiplo, o diverso. Falamos de *áreas de civilização*. Rejeitamos a particularização das religiões, das civilizações, das filosofias. Defendemos uma *filosofia do empréstimo, da contrafação, da imitação e uma dinâmica do remendo, do bricolage. Coser, remendar*. Mundo que não hesita em imitar, mas que criouliza a coisa imitada para a tornar noutra coisa, que inventa quotidianos. *Dinâmica de alteridade onde não vemos alienação, submissão, mas a criatividade de um mundo sujeito a uma permanência de contribuições conflituosas*. A fantasia de uma sociedade que não usa a imitação é imbecilidade. Todo grupo social, todo indivíduo se constitui numa rede de empréstimos, de dívidas, de recuperações.

Uma língua, o Crioulo

Duas manifestações da crioulização retiveram a nossa atenção. Lembremos mais uma vez: este texto não tem qualquer pretensão de exaustividade. Aqui, interessamo-nos pela língua e pelo género musical

chamado maloya, mas também seria necessário falar dos rituais, do habitat, da culinária... No lugar, nasce a língua crioula. Necessidade de uma comunicação entre pessoas oriundas de lugares, mitos, imaginários, línguas diferentes. Necessidade de uma palavra trocada, nas condições do trabalho de uma sociedade de habitação, e depois, de plantação. Palavras de mestres para escravos, de escravos para mestres, de escravos para escravos, de mestres para contratados, de contratados para mestres, de contratados para contratados, de livres para livres. Os discursos e os saberes sobre o mundo, vertidos na linguagem sob a forma de sentidos por construir, são produzidos a partir da percepção e da experiência do lugar e das relações de produção com o lugar. Mas esta língua carrega necessariamente consigo, na heterogeneidade que preside à sua elaboração, a marca das línguas, dos sonhos, dos imaginários que presidiram ao seu nascimento; vertidos inconscientemente, subterrâneos, crípticos. Mas isso ressurgue, de uma forma ou de outra, na palavra trocada no quotidiano, na palavra poética, nos textos das canções segas e maloyas, nos provérbios, nos trocadilhos, nas adivinhas.

Encruzilhadas, encontros

A heterogeneidade ressurgue, mas transformada pelos encontros de imaginários que produzem os imaginários do lugar, ressurgue nas encruzilhadas e nas apropriações. Uma lenda, *Grammèr Kal*, constrói-se amalgamando mitos da Índia, de Madagáscar, de África e uma memória popular das tradições orais reunionenses. Esta memória está ligada às apreensões que os escravos têm do mestre e de seus poderes, a uma percepção específica do sobrenatural. Isto ressurgue num maloya de Firmin Viry onde a heroína de uma epopeia indiana, Sita no *Ramayana*, transformada numa operária das plantações, se mistura com um antigo romance francês. Isto ressurgue nos espetáculos de rua, que misturam espaços profanos e sagrados, como é o caso do *jako* que transporta na sua dança e nos seus gestos mitos e práticas reinterpretadas, da Índia dravídica e de Moçambique. Isto ressurgue no *Narlgon* – teatro tâmul ou *malbar* – onde o que pertencia originalmente ao ritual se torna num espetáculo teatral, no lugar do *Terukkuttu*, transferido inconscientemente. Isto ressurgue com certeza à revelia dos próprios enunciadores, que

colocaram as origens entre parênteses, mas está aqui, sempre presente e imediatamente reutilizável.

O maloya encena este espaço de criouliização indo-oceânica, o espaço comum de um etos reunionense. O texto cantado do maloya só adquire significação e valor num contexto festivo, cerimonial, só na interação interna (cantor/coro) e externa (trupe/público participante). O texto do maloya, muitas vezes improvisado a partir de um acervo cuja origem é dificilmente identificável, pode variar indefinidamente, de acordo com as condições da sua enunciação, em função da participação do público, do estado de espírito do cantor, da forma do coro. Em suma *o maloya é uma performance*. Simultaneamente prática social e discursiva, o maloya também deve ser apreendido como um texto, com as suas lógicas internas, as suas desconstruções/reconstruções da palavra coletiva, as suas reconfigurações semânticas, e como o texto singular de um enunciador singular.

O maloya é a comunidade em representação linguística, discursiva, social. Assim, o que era marginal torna-se central. O maloya baralha e multiplica as posições e identificações. A cerimónia encerrada é contestada pelas suas próprias marcas formais. O que desta forma desaparece é a voz da comunidade e a sua convivência que, por si só, assegurava o controle e o encerramento do sentido. Este encontra-se doravante aberto a todas as vozes e caminhos. No lugar onde o mesmo apenas queria remeter para o mesmo, o outro está doravante massivamente presente. O que nos diz o texto assim libertado (ou despojado) da palavra autorizada? Mostra-nos precisamente a comunidade impossível, o colapso da utopia: não há, claramente, nenhum espaço protegido da História nem nenhum tempo imóvel. Surge uma narrativa da perda que abre caminho à melancolia, um trabalho de luto impossível. O que se conta, perante a utopia desejada, sonhada de um encerramento espacio-temporal e do respeito pela norma comunitária, são, pelo contrário, as decadências minúsculas e maiúsculas, todo o tipo de violências, a infelicidade do desejo, a solidão do sujeito, o conflito permanente no cerne do quotidiano. Não é possível negar a prodigiosa modernidade de tal estrutura poética, em que o poema é um objeto constantemente modificado pelas condições da sua interpretação. *O canto, assim concebido, contém em si centenas de textos, milhares de possíveis; uma prática da reapropriação baseada na consciência da perda.*

Amarras

*mon papa mountardié
mon monmon bingali
a moin même batarde mountardié
mi boire de l'eau
dane coeur fatake*

Firmin Viry, *mountardié*

Ao propormos o paradigma das crioulições indo-oceânicas, sugerimos uma problemática da perda e da reapropriação. O quadro que pintamos pode parecer obscuro, mas pensamos que não pode haver nenhum trabalho de reconstrução sem um trabalho crítico sobre nós próprios. Tirar os esqueletos do armário, não ter medo das vozes dissonantes, salientar as contradições e os constrangimentos, identificar os conformismos e os interditos, é isso que levará a uma pedagogia da vida em comum. Não se trata de sonhar com harmonia. A democracia requer um espaço de negociação, onde interesses opostos e divergentes encontram uma resolução em torno de uma decisão comum, onde cada um está disposto a prescindir de parte da sua proposta para se apropriar de parte da proposta dos outros. Ao tornar ativo este espaço, a crioulição permite-nos encontrar uma metodologia para vivermos juntos.

Basta abrímos os olhos e os ouvidos para vermos o quanto os povos da crioulição são inventivos, aptos a apropriar-se do que vier. Na Reunião, passámos, em menos de cinquenta anos, de uma sociedade colonial para uma sociedade pós-moderna, pós-industrial. Poucos povos no mundo tiveram que enfrentar semelhantes mutações e questionamentos *sem* rupturas violentas. Desde esta ilha, nas margens do mundo e ligada aos outros continentes, propomos uma inscrição contemporânea. Os antigos laços oferecem o espaço para novas solidariedades. Vivemos no Oceano Índico, hoje um dos lugares mais dinâmicos, uma zona de conflitos e de encontros, de emergências de novas configurações. Novas cartografias ficam por desenhar, reinterpretando as cartografias do passado a partir do presente e inventando as do futuro.

Recomendamos que se preste *especial atenção às expressões e às práticas vernáculas*. Vernáculas não quer dizer *tan lontan*, mas negociação entre

diferentes modernidades e tradições. É por isto que devemos desconstruir as representações, interrogar as culturas urbanas dos jovens e das jovens, as culturas da classe média, as novas crioulizações dos ritos e dos costumes. Para o conseguir, propomos pôr em tensão, em relação, práticas que, num enquadramento binário, se anulariam, propomos privilegiar a abordagem comparatista, o vai e vem, a complexidade, propomos não tentar construir uma teoria totalizante. A título de exemplo, compare-se as culturas hip-hop de Maputo e Saint-Denis, as afirmações das diásporas nas Maurícias e na Reunião, a economia informal em Antananarivo e Porto Príncipe, os sinais exteriores de riqueza das classes médias no Oceano Índico. Esta metodologia ensina-nos a estar preparados para as emergências inesperadas, susceptíveis de contradizer as nossas expectativas e as nossas análises. Alerta-nos para o perigo de transformar o passado em fardo para as gerações presentes e futuras, de as fazer-se sentir culpadas (têm o direito de querer esquecer para se poderem reapropriar do território à sua maneira).

O mundo encontra-se cada vez mais confrontado com o plurilinguismo, o plurirreligioso, o pluricultural, pois o mundo foi-se construindo a partir de uma gestão das diferenças, minorando-as, marginalizando-as, numa relação de desigualdade. Hoje em dia, nenhuma cultura, nenhuma área de civilização admite ser colocada numa escala hierárquica. A noção de monocultura já não faz sentido, se é que alguma vez fez. Os povos da criouliização têm uma longa experiência do intercultural, da negociação dos contrastes vinculados e da sua resolução, constantemente posta em causa. É um espaço frágil e sempre no fio da navalha. É fácil cair-se para o lado do étnico ou da diluição. *A criouliização não é o único modelo para os contatos; não se arvora em modelo.* Não sabemos ainda o que vai sair da atual globalização, ainda que, neste momento, a imagem de um encontro conflituoso, pareça dominante. *A criouliização é um dos produtos das diferentes globalizações; enquanto tal, oferece uma contribuição para o debate. Representa para nós a amarra que, desde a ilha, nos liga às outras ilhas e aos continentes.*

Dezembro de 2003

Junho de 2004

Ilha da Reunião-Paris

Lista de poetas citados

- Jean Albany, *Fare Fare*, Paris, chez l'auteur, 1978.
- Gilbert Aubry, *Rivages d'alizé*, Saint-Denis, chez l'auteur, 1971.
- Idriss Issop Banian, *Indianité*, Saint-Denis, Éditions Page Libre, 1990.
- Riel Debars, *OEuvres poétiques complètes*, Saint-Denis, Éditions Grand Océan, Collection «La Roche Écrite», 2000.
- Boris Gamaleya, *Vali pour une reine morte*, Saint-Denis, R.E.I., 1973.
- Axel Gauvin, *Romans po détak la lang démay lo kèr*, Saint-Leu, Presses de Développement, Collection «Bardzour Maskarin», 1983.
- Agnès Gueneau, *La Réunion, une île, un silence*, Saint-Denis, chez l'auteur, s.d.
- Christian Jalma, *Le Pouvoir éphémère des lapsus*, Saint-Denis, Éditions Grand Océan, Collection «La Roche Écrite», 1997.
- Claire Karm, *Rue d'Après*, Saint-Denis, Ti Kabar/ADER, 1992.
- Mikaël Kourto, *Karozin*, Marseille, Éditions K'A, Collection CD «Poèt Larénion», 2003.
- Alain Lorraine, *Sur le black*, Saint-Denis, Éditions Page Libre, 1990.
- Barbara Robert, *Fannfoutan*, Saint-Denis, Éditions Grand Océan, Collection «Farfar liv kréol», 2000.
- Patrice Treuthardt, *Pointe et complainte des Galets. Poëmessageries*, Le Port, Village Titan/UDIR, 1988.
- Firmin Viry, *Ti Mardé*, CD, Amiens, Label bleu, 1998.
- Danyèl Waro, *Démavouz la vi*, Saint-Denis, Éditions Grand Océan, Collection «Farfar liv kréol», 1996.

Autores citados

- Cercle Eliard Laude*, Réunion 69, une colonie française, Paris, Maspero, 1969.
- Frantz Fanon, *Peau noire, Masques blancs*, Paris, Editions du Seuil, 1952.
- Jean Claude Leloutre, *La Réunion département français*, Paris, Maspero, 1968.
- Sarat Maharaj, «Perfidious Fidelity: The Untranslatability of the Other» in Stuart Hall et Sarat Maharaj, *Modernity and Difference*, in IVAAnnotations, 2001:6.
- Régine Robin, *La mémoire saturée*, Paris, Stock, 2003.
- Paul Ricoeur, *La mémoire, l'histoire, l'oubli*, Paris, Éditions du Seuil, 2000.

Pequeno glossário

Jako: personagem típica de um espetáculo de rua que acontece, em geral, no dia 1 de janeiro. Acrobata disfarçado de macaco/tigre, o jako é provavelmente o resultado de um cruzamento entre práticas moçambicanas e indianas.

Malbar: Reunionense que reconhece ter (ou é remetido para) uma origem indiana (Sul da Índia ou Bengala) ou que pratica ritos ligados às formas reunionenses do hinduísmo.

Maloya: dança e canto provenientes dos escravos e contratados, praticados aquando de cerimónias místicas em celebração dos antepassados (servis kabaré, servis makwalé) ou de forma profana em serões musicais (kebar). O maloya, marginalizado durante muito tempo, foi recuperado pelos militantes e direção do Partido Comunista Reunionense no final dos anos 1960.

Narlgon: teatro dançado e cantado originário do Sul da Índia e criouлизado pelos contratados indianos. Praticado durante muito tempo aquando das cerimónias religiosas, também é representado durante os casamentos e eventos festivos. O repertório alimenta-se dos grandes mitos do hinduísmo.

Séga: dança e canto resultando provavelmente do encontro entre maloya e quadrilha.

Tan lontan: outrora.

NOTAS BIOGRÁFICAS

Françoise Vergès é uma académica feminista e anti-racista. Doutourou-se em Ciência Política em Berkeley, Califórnia (1995). Leccionou na Universidade de Sussex e no Goldsmiths College em Inglaterra. Entre 2003 e 2010, desenvolveu o programa científico e cultural para um museu para o século XXI na ilha da Reunião. Foi também directora do Programa Global South(s) no Collège d'Études Mondiales de 2014 a 2018. As suas publicações incluem: “Décolonisons les Arts!”, L'Arche, Paris, 2018, com Leïla Cukeirman e Gerty Dambury; “Le ventre des femmes. Capitalisme, racialisation, féminisme”, Albin Michel, Paris, 2017.

Carpanin Marimoutou é poeta, crítico literário e professor de Literatura francesa na Universidade da Reunião. Doutorou-se pela mesma Universidade em 1990, onde lecciona também crioulo mauriciano. Entre 2003 e 2010 foi diretor da Casa das civilizações e da Unidade da Reunião (MCUR). As suas publicações ensaísticas incluem: *Le champ littéraire réunionnais en questions* – Univers Créoles 6 (avec Valérie Magdelaine-Andrianjafitrimo). Paris: Anthropos/Economica, 2006. *Racines et itinéraires de l'identité réunionnaise* (avec Françoise Vergès). Saint-André: Océan Editions, 2007.

João Paulo Borges Coelho é escritor e historiador moçambicano. Tem-se dedicado à investigação das guerras colonial e civil em Moçambique, assim como às questões de segurança regional no Sul de África e à política da memória. Recebeu em 2004, com o romance *As Visitas do Dr. Valdez*, o Prémio José Craveirinha da Literatura, a maior distinção literária em Moçambique. Com *O Olho de Herzog* recebeu o Prémio Leya 2009. Em 2005 publicou os volumes de contos *Índicos Índícios I. Setentrião*, e *Índicos Índícios II. Meridião* (Editorial Caminho). A sua mais recente obra é o romance *Ponta Gea* (Editorial Caminho, 2017).

Sugata Bose é um político e historiador especializado na história do Oceano Índico. Em 2006 publicou *A Hundred Horizons: the Indian Ocean in the Age of Global Empire* (Cambridge, MA: Harvard University Press). As pesquisas de Bose centram-se sobretudo nas áreas da economia política e cultura. Desde 2014 dedica-se também à política na Índia. Foi Gardiner Chair of Oceanic History and Affairs na Universidade de Harvard.

Michael Pearson é Professor Emérito (Austrália) e Historiador do Oceano Índico especializado na História do Sul da Ásia, na presença portuguesa no Oceano Índico e na História Marítima do Índico. Pearson publicou numerosos livros e artigos relacionados com esses assuntos, que incluem *Port Cities and Intruders: The Swahili Coast, India, and Portugal in the Early Modern Era* (1998) e *The Indian Ocean* (2003).

Devleena Ghosh é Professora associada de Ciências Sociais e Políticas da University of Technology Sydney. A pesquisa de Ghosh inclui cultura e comércio na região do Oceano Índico, redes intercoloniais no Oceano Índico, diáspora, migrações e comunidades transnacionais no Oceano Índico, entre outras áreas de estudo.

Stephen Muecke, Professor de Ethnography na University of New South Wales, Sydney, tem várias publicações sobre o Oceano Índico, editou com Devleena Ghosh *Cultures of Trade: Indian Ocean Exchanges*, Newcastle: Cambridge Scholars Publishing, 2007. O capítulo 13 deste texto inclui o presente ensaio.

Créditos dos textos:

Sugata Bose, “Estado, economia e cultura na orla do Índico: teoria e história”, *Oceanos*, n. 34, Abril/Junho (1998), pp. 25–36. Tradução de José Vieira de Lima. Republicado com a autorização de Sugata Bose.

Michael Pearson, “Places in the Indian Ocean World”. *The Journal of Indian Ocean World Studies*, vol. 1, n. 1., (2017), pp. 4–23. Copyright © 2017 Michael Pearson, CC BY–NC–SA 4.0. Traduzido e publicado com a autorização de Michael Pearson. Tradução de Ana Correia e Amélia Carvalho.

Devleena Ghosh e Stephen Muecke, “Natural Logics of the Indian Ocean”, *Cultural Studies Review*, UTS ePress, vol. 12, n. 1 (2006), pp. 118–131. Copyright © 2006 Devleena Ghosh e Stephen Muecke, CC BY 4.0. Traduzido e publicado com a autorização de Devleena Ghosh e Stephen Muecke. Tradução de Ana Correia e Amélia Carvalho.

Seleção do texto de Françoise Vergès e Carpanin Marimoutou, “Amarres, créolisations indiaocéanes” Paris, L’Harmattan, 2005. Traduzido e publicado com a autorização dos autores. Tradução de Marie Manuelle Silva.

